

المركز القومي للترجمة

الملاحة عند العرب

تأليف: سيد سليمان الندوى
ترجمة وتقديم: جلال السعيد الحفناوى

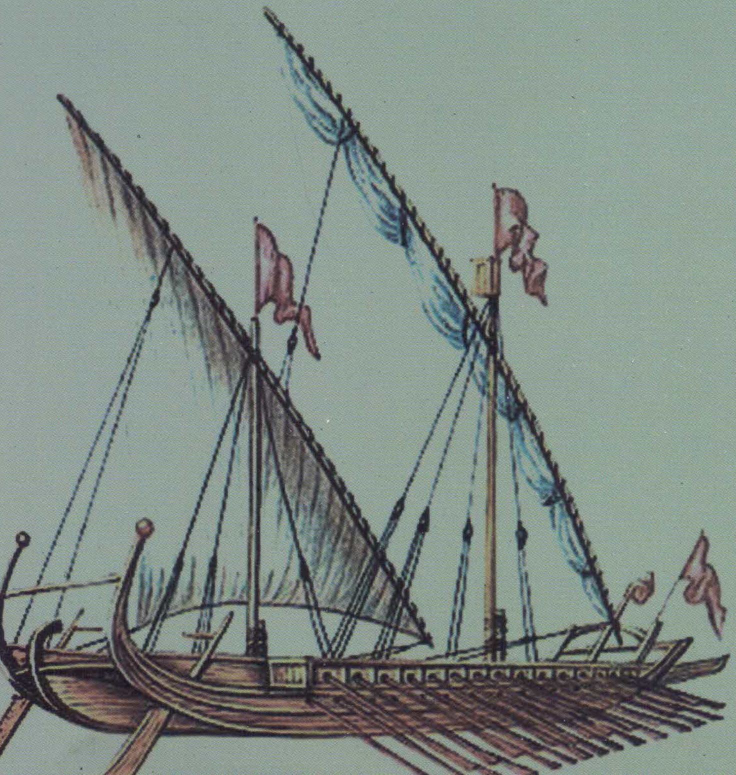
2071

الكتاب مجموعة من أربع محاضرات ألقاها سليمان الندوي في قاعة المدرسة العليا للجمعية الإسلامية في بومباي عام 1391م.

وقد تناول المؤلف موضوع الملاحة عند العرب من جميع الجوانب التاريخية والفنية والأدبية والدينية منذ العصر الجاهلي حتى العصر الحديث، مرورا بعصر النبوة والخلافة الراشدة، والدولة الأموية، ثم الدولة العباسية، فالدولة الإسلامية في الأندلس، وذكر ما ورد في القرآن عن السفن والبحر والملاحة، علاوة على الشعر العربي.

كما أبحر بنا في الخليج الفارسي، وبحر العرب، وبحر الهند، والصين، وبحر القلزم (الأحمر)، وبحر الروم (المتوسط)، متتبعا الموانئ التي تطل على هذه البحار، محصيا الجزر التي صادفها.

كما ناقش المؤلف فى هذا الكتاب قضية مساعدة الملاح العربي شهاب الدين بن ماجد لفاسكودا جاما في الوصول إلى شواطئ الهند، واستخدام الملاح العربي للآلات الملاحية، وخاصة البوصلة الملاحية ومعرفته بالنجوم وحركة الرياح وتفوق الملاحة العربية في أوج عصور ازدهارها.



تصميم الغلاف: نسرين كشك

الملاحة عند العرب

المركز القومى للترجمة
تأسس فى أكتوبر ٢٠٠٦ تحت إشراف: جابر عصفور

إشراف: فيصل يونس

- العدد: 2071
- الملاحة عند العرب
- سيد سليمان الندوى
- جلال السعيد الحفناوى
- اللغة: الأردية
- الطبعة الأولى 2013

هذه ترجمة كتاب:

عربول كى جهازرانى

تأليف: سيد سليمان ندوي

شارع الجبلاية بالأوبرا- الجزيرة- القاهرة. ت: ٢٧٣٥٤٥٢٤ فاكس: ٢٧٣٥٤٥٥٤
El Gabalaya St. Opera House, El Gezira, Cairo.
E-mail: egyptcouncil@yahoo.com Tel: 27354524 Fax: 27354554

الملاحة عند العرب

تــأليف: ســيد ســليمــان الـندوى

ترجمة وتقديم: جلال السعيد الحفناوى

2013

الندوى، سيد سليمان.
الملاحة عند العرب/ تأليف: سيد سليمان
الندوى؛ ترجمة وتقديم: جلال السعيد الحفناوى. ـ
القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٣.
١٤٤ص: ٢٤ سم.
تدمك ١ ٤٥٥ ٤٤٨ ٩٧٧ ٩٧٨
١ ـ الملاحة عند العرب.
أ ـ الحفناوى، جلال السعيد (مترجم ومقدم)
ب ـ العنوان.
رقم الإيداع بدار الكتب ١٤٠٣٢/ ٢٠١٣
I. S. B. N 978 - 977 - 448 - 455 - 1
ديوى ٧٨٧,٠٩٥٣

المحتويات

مقدمة المترجم

يقدم هذا الكتاب معلومات مهمة حول موضوع "الملاحة عند العرب"، وما يرتبط به من أمور تمس الاقتصاد والحضارة بصفة عامة.

- المرحلة العربية وأهميتها.

كما هو معروف، فإن الملاحة البحرية العربية قديمة جدًا فى بحر الهند عامة، والخليج العربى وبحر عمان خاصة، بدأت شاطئية، ثم أصبحت فلكية تهتدى بالنجوم فى وقت مبكر من العصور التاريخية. وثبتت مهارة العرب فى هذا الفن بما اكتشف من آثار واغلة فى القدم، ومن وثائق مكتوبة باللغات السنسكريتية والبهلوية واليونانية والصينية وباللغة العربية كذلك.

لقد وصل الملاحون العرب إلى الصين والهند فى عصر ما قبل الإسلام واستمر تفوقهم فى العصور الإسلامية، وكان الحرير السلعة الصينية الرئيسية فى تجارة الصين مع العالم الغربى، كما كانت التوابل والأفاوية والعنبر السلع الرئيسية فى تجارة الهند وجنوب شرق آسيا، فكان الحرير والتوابل تنقلان من الصين إلى المشرق الإسلامى مرورًا بالخليج العربى ومن هناك إلى الغرب الأوربى.

ويؤكد جمهور كبير من الباحثين أن عرب الخليج هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى وليس العكس، وأن عبارة "سفن صينية" التى كان يستخدمها جغرافيو العرب ومؤرخوهم كانت تعنى - أحيانًا - سفنًا خليجية إسلامية مخصصة للإبحار إلى الصين، وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفنًا غير عربية وغير فارسية سوى سفن القراصنة الهنود.

وهذا الطريق البحرى إلى الهند والصين، الذى كان يسلكه التجار العرب والسيرافيون ذهابًا وإيابًا، عند نقلهم للحرير والتوابل وسائر السلع من الشرق الأقصى، كان همزة الوصل بين عالمين مختلفين، عالم الشرق وعالم الغرب. ومن المسلم به أن النواخذة العرب تمرسوا فى سلوك هذا الطريق البحرى، وأصبحوا سادته والعارفين بكل أسراره وتوصلوا إلى التعرف على مواطن الضعف به، ومواسم مده وجزره وأوقات هبوب الرياح والعواصف، وأفادوا من ذلك كل الفائدة وخصصوا فى جزره محطات ومراسى للتموين والاستراحة.

وتحكمت الملاحة الخليجية العربية فى تجارة التوابل والبهارات الهندية المتجهة إلى أوربا.

وقد حاول الغرب الانفراد بهذه التجارة، ومن ثم جاء الاستعمار الغربى وخاصة البريطانى، واستعمر الهند للسيطرة على هذه التجارة الرائجة التى تدر عليهم ربحًا كبيرًا.

وكانت للعرب صلات وعلاقات تجارية مع الهند قبل الإسلام، وكانت سفن تجار العرب فى الجاهلية تصل إلى بحر السند وشواطئ مالبار وتعود محملة بالأقمشة والحرير والتوابل والسيوف الهندية التى طالما تغنوا بها فى أشعارهم وأولعوا بها حتى سموا السيف المطبوع من حديد الهند، بالمهند، وقالوا: سيف مهند وهندى وهندوانى إذا عمل ببلاد الهند[1] وسموا كثيرًا من نسائهم هندا[2].

---

(١) ابن منظور: لسان العرب. مادة هند (دار المعارف).

(٢) أحمد أمين. ضحى الإسلام. ١/٢٩٩.

وبعد الإسلام بدأ المسلمون يتوافدون على سواحل الهند فى عهد الخلفاء الراشدين، وفتحوا ثغورًا عديدة فى الهند أهمها مكران وخور الديبل[1].

وكان لقبيلة حمير نشاط ملاحى كبير فى منتصف القرن الأول الميلادى، وكان الساحل اليمنى مزدحمًا بأصحاب السفن والملاحين العرب وهم دائبون على أعمالهم التجارية مع بريجازا (فى الهند)، وكانت الأبلة كما يذكر الطبرى تسمى قبل الإسلام "فرج الهند" فقد كانت الصلات التجارية بين هذه الميناء والهند وثيقة[2].

ولم تكن العناية بالبحر قاصرة على الحكام وحدهم لكى تستخدم السفن فى أغراض حربية أو دفاعية عن السواحل الطويلة التى تحد الإمبراطورية الإسلامية، فقد عنى التجار أيضًا بالسفن واستعانوا بالنواخذة والبانانية ممن عرفوا مسالك البحر وخبروا أنواءه وأجواءه.

وقد عرف العرب الأيام التى تهب فيها الرياح الموسمية وحددوا الأوقات الملائمة لسير السفن فى المحيط الهندى. ويذكر المسعودى أن الملاحين العرب كانوا يستعينون فى أسفارهم بدليل بحرى سموه "راهنامه" (رهمانى)، وقد ارتحل المسعودى بحرًا مع جماعة من التجار، وهو يقول: وصاحبت مشايخ فيه (المحيط الهندى) ولدوا ونشأوا من ربابين وأشائمة ووكلاء وتجار ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها".

وكان للتجار المسلمين من الشأن فى بلاد الصين ما أتاح لهم أن يظفروا من ملك الصين بحق إحالة خلافاتهم القانونية على قاض منهم[3]، لقد رفع التجار راية العرب فى المحيط الهندى وعلى موانئ الهند والصين، والحقيقة التى يجب

---

(١) البلاذرى: فتوح البلدان: ٢٤٠ ، ٢٤١، وسيد سليمان الندوى: عرب وهندكى تعلقات. الهند ١٩٣٧، ٢٤٦.

(٢) جورج فضلو حورانى: العرب والملاحة فى المحيط الهندى فى العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى. ترجمة السيد يعقوب بكر. مكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة ١٩٥٨. ص٣، ٤.

(٣) المصدر السابق ص٧.

آن تنشر بين الناس أن زمام البحر كان فى يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادى، وأن الغرب حين بدأ يتطلع إلى ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من مرشد عربى هو شهاب الدين أحمد بن ماجد، وهو الذى أعان فاسكو داجاما على أول رحلة له فى المحيط الهندى(١).

ومن أطول الطرق الملاحية، فى ذلك الوقت، كان الطريق الذى تقطعه السفن من الساحل العربى إلى سواحل الصين، إذ كانت سفن الرحلات الضخمة تتوقف بسيراف عند مدخل الخليج، وذلك لكثرة الأمواج فى الخليج وقلة الماء فى مواضع منه، مما يجعل ملاحة السفن الكبيرة ذات الغاطس العميق خطرة(٢).

ويتم تزويد السفن بالمتاجر الآتية إليها من الموانئ المختلفة فى الخليج كالبصرة والبحرين فى سفن صغيرة. وبعد أن يتم شحن السفن بما تحتاجه من سلع تنطلق للتوقف بصحار ومسقط؛ وهما ميناءان على ساحل عمان لتتزود بالمؤن والمياه العذبة. وكان ذلك يتم فى الفترة من النصف الثانى من نوفمبر إلى النصف الأول من ديسمبر. وبعد ذلك تتجه السفن مباشرة عبر المحيط إلى ساحل الملبار مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية، وتصل إلى كولم مالى(٣)خلال ديسمبر. وبعد الانتظار لبعض الوقت تكون عواصف الرياح الشمالية الشرقية فى خليج البنغال قد هدت وذلك مع نهاية ديسمبر، ثم تتزود بالمياه العذبة. وينقضى شهر يناير فى الوصول إلى كله بار فى شبه جزيرة الملايو، ومن كله بار تبحر بعض السفن إلى سومطرة وجاوة، على حين تبحر السفن الباقية بعد عدة أسابيع عبر مضيق ملاكه مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية، حيث تعرج على جزيرة تيمان (Timan) ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية، فتمر بموانئ فى الصنف وفى مملكة تشامبا (Champea) على السهل

---

(١) المصدر السابق ص١٢.

(٢) المصدر السابق ص١٢

(٣) المسعودى: مروج الذهب. الطبعة البهية ١/ ٩١، ٩٢، وابن خرداذبه: المسالك: ٦٠.

الساحلى الشرقى للهند الصينية، ثم بجزيرة تجاه الساحل التى تعرف باسم صنف فولاو. ومن هناك تسير السفن على طول ساحل خليج تنج - كنج إلى لوقين، ثم تتجه إلى نهاية المطاف فى خانفو (كانتون) وكانت بعض السفن تسير فى عرض البحر مباشرة إلى خانفو، وكان وصول السفن إلى المنطقة الجنوبية من بحر الصين فى فترة ملاءمة الرياح الموسمية الجنوبية للإبحار. ويكون ذلك فى أبريل وإن كان هناك بعض السفن التى جاوزت خانفو واتجهت إلى الشيلا (كوريا)[١].

وتقضى المراكب فترة الصيف فى كانتون للتجارة. وعندما تبدأ الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بين أكتوبر وديسمبر، فإن السفن العائدة كانت تستعين بها فى إبحارها عائدة حتى تصل إلى كله بار مع نهاية ديسمبر. وفى يناير تعبر خليج البنغال ثانية وتمضى مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من كولم مالى فى فبراير أو مارس إلى الخليج والساحل العربى[٢].

أما الرحلة إلى الهند فكانت ممكنة طوال العام من الساحل العربى، ولذلك كانت الرحلات العربية إلى الهند كثيرة، حيث يمكن القيام برحلتين أو أكثر ذهابًا وإيابًا للخليج خلال موسم واحد.

وكانت السفن العربية تقوم برحلات عند هدوء الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، حيث تصل إلى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريبًا. وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف للتبادل التجارى تستغرق ثلاثة أشهر. وكان على المراكب العربية أن تغادر ساحل كجرات وكونكان فى نهاية زيارتها قبل أواخر يونيه، وهو الوقت الذى تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية - الغربية أقصى حدتها، وفى الأحوال العادية يمكن أن يتسع الوقت أمامها لتغادر قبل ذلك بوقت طويل؛ أى فى مارس وأبريل.

(١) شوقى عبدالقوى: تجارة المحيط الهندى فى عصور السيادة الإسلامية. عالم المعرفة. يوليو ١٩٩٠ ص٩٢.

(٢) المصدر السابق: ٩٢

هذا عن السفن الكبيرة، أما السفن الصغيرة فكانت تتخذ أحيانًا طريقًا ساحليًا من الخليج، حيث تتوقف فى قيس أو هرمز القديمة أو صحار أو تيز فى مكران أو فى إحدى موانئ السند، ومنها مساحلة إلى مدن الملبار كانت هذه السفن تبحر إما عن المضيق من سرنديب وجنوب الهند إلى خليج البنغال وإما تسير إلى سرنديب.

وتبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية مبكرة فى المنطقة الجنوبية وتستمر لفترة من الوقت، ولذا فساحل الملبار يعتبر من المناطق الخطرة منذ مايو حتى نهاية سبتمبر؛ وهذا يعنى أن موسم الرحلات البحرية فى الملبار نفسها لا يتعدى سبعة أشهر أو ثمانية، على حين أنه يمتد إلى عشرة أشهر على ساحل كجرات. وفى هذا خطر على السفن الملبارية أكثر منه على السفن العربية، إذ لابد من عودة السفن الهندية إلى مواطنها قبل شهر مايو فى الوقت الذى تكون فيه السفن العربية قد خرجت من مياه الملبار.. وبالتالى فإن هذا يعطى ميزة للسفن القادمة من الموانئ العربية، لأن موسم رحلاتها البحرية أطول. وهذا يؤيد الاعتقاد القائل إن العرب الذين لا توجد أخشاب لديهم استطاعوا أن يتغلبوا على الطرق التجارية فى المحيط الهندى(١).

وكان الطريق البحرى من الصين والهند عبر الخليج العربى إلى غرب آسيا يعتبر من أقدم الطرق التجارية بين الشرق والغرب، وصار منذ وقت مبكر طريقًا رئيسيًا يعتبر من أقدم الطرق التجارية بين الشرق والغرب، وطريقًا رئيسيًا لتجارة الحرير، وبوصول المتاجر إلى رأس الخليج العربى مرورًا بعدة محطات أهمها هرمز وسيراف والأبلة(٢)، تنقل شمالاً فى دجلة إلى المدائن - قبل الفتوح

(١) اكتشف العرب طريقة استخدام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى السفر إلى الهند أيام الصيف، ومن المؤكد أن العرب لم يكونوا يجهلون الرياح الموسمية، وكفى دليلا على ذلك أن الكلمة العربية «موسمية» هى التى انتقلت وتطورت فى اللغات الهندية إلى monsoom (السيد محمد يوسف. علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور على القرن الرابع الهجرى، مجلة كلية الآداب. جامعة القاهرة. عدد مايو ١٩٥٢م. ص١٣٥).

(٢) شوقى عبدالقوى عثمان: تجارة المحيط الهندى. ص٩٢ ، ٩٣.

الإسلامية - أو إلى بغداد عقب تأسيسها. ثم يتفرع الطريق إلى فرعين، أحدهما يتجه شمالاً إلى ديار بكر، ومنها إلى حلب وآسيا الصغرى، والآخر يتجه غربًا إلى دمشق، ومنها تخرج فروع إلى أنطاكية وغيرها من موانئ الشام أو إلى شرق الأناضول أو جنوبًا إلى مصر.

وقد شهد القرنان الخامس والسادس للميلاد تطورات فى الشرق الأقصى أدت إلى انتعاش تجارة الحرير عبر هذا الطريق. ذلك أن الصين انقسمت سياسيًا إلى دولتين، إحداهما قامت فى شمال البلاد والأخرى قامت فى جنوبها وكان حرص حكام الجزء الجنوبى على تشجيع التجارة والترحيب بالتجار، مما دفع كثيرين من التجار الأجانب إلى التردد على موانئ جنوب الصين. وبسط حكام جنوب الصين نفوذهم على البلاد الواقعة فى بحر الصين، مما قوى الروابط التجارية بين جنوب الصين من جهة وحكام جاوة والملايو وسومطرة وغيرها من بلاد جنوب شرق آسيا من جهة أخرى. وقد دأب هؤلاء الحكام إظهارًا لطاعتهم لحكام الصين على إرسال الهدايا إليهم من العطور وغيرها، فى حين لجأ الآخرون إلى الإنعام عليهم بأثواب الحرير(١).

وكان للموقع الجغرافى المهم الذى تتمتع به عمان فى مدخل الخليج العربى أعظم الأثر فيما أصابه العمانيون منذ أقدم العصور من شهرة بحرية؛ ذلك أن هذا الموقع ما بين مخرج الخليج العربى ومدخل بحر الهند الأعظم على الطريق التجارى البحرى الرئيسى المؤدى إلى شرق أفريقيا غربًا وإلى الهند والصين شرقًا، وتعذر الاتصال برًا بينهما وبين المناطق المجاورة لها كالبحرين وحضر موت وساعد أهل عمان على التطلع إلى البحر واصطناع سياسة بحرية سواء رضوا أم كرهوا، فالطريق البرى ما بين عمان والبحرين على حد قول ابن حوقل "طريق شاق يصعب سلوكه لتمانع العرب وتنازعهم فيما بينهم"(٢).

---

(١) الأبلة بضم أوله وتشديد اللام، بلدة على رأس بحر فارس قرب البصرة (ياقوت الحموى: معجم البلدان).
(٢) سعيد عبدالفتاح عاشور: المرجع السابق. ص٢٨ - ٣٩.

ولهذا السبب كان من الطبيعى أن يتطلع العمانيون منذ عصور قديمة إلى البحر المحيط فخاضوا مياهه، وتمرسوا فى الملاحة فيه، وتؤكد النقوش السومرية والأكدية التى ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد قيام صلات بحرية بين العراق وبلاد ماجن، وهو الاسم القديم لعمان فكانت سفن ماجن ترسو فى ميناء أكار. كما يتضمن نقش لاجاسن الذى يرجع تاريخه إلى عهد شاجى من ملوك أسرة أور الثالثة (فيما يقرب من ٢٠٥٠ق.م) إشارة إلى بنائى السفن فى ماجن[١].

الطريق البحرى عبر البحر أو بحر القلزم. ويمتد هذا الطريق من الصين والهند على مسقط وموانئ عمان الواقعة على سواحلها الجنوبية، ثم تسير السفن بحذاء شاطئ الجزيرة العربية فيما يعرف باسم بحر العرب، حيث تتوقف فى عدة محطات مثل مصهيرة حتى تصل إلى عدن ثم تنتقل البضائع فى البحر الأحمر إلى موانئ مصر مثل عيذاب والقلزم، ثم تنقل برًا عبر الصحراء الشرقية إلى نهر النيل، لتحمل فيه إلى الإسكندرية ودمياط. وقد تتجه السفن فى البحر الأحمر على ميناء آبلة ومنه برًا إلى الفرما ثم دمشق وموانئ الشام.

وعلى الرغم من طول هذا الطريق وكثرة التيارات البحرية فى بحر العرب والشعاب المرجانية فى البحر الأحمر، فضلاً عما كان يلاقيه التجار فى ثغر عدن من ضغوط وسوء معاملة[٢]، فإنه قام بدورا كبيرا فى النشاط التجارى بين الشرق والغرب، وبخاصة فى الفترة التى شهدت اشتداد هجمة المغول على الشرق الأوسط فى القرن الثالث عشر، مما تسبب فى قطع الطريق البرى عبر قارة آسيا من ناحية، والطريق البحرى عبر فارس والعراق من ناحية أخرى. حقيقة أن خانات المغول الذين تقاسموا إمبراطورية جنكيز خان عملوا على إحياء طرق التجارة عبر آسيا، وذلك فى ختام القرن الثالث عشر، ولكن هذه السياسة لم

---

(١) ابن حوقل: صورة الأرض. دار الحياة. بيروت. ص٤٧.

(٢) جورج حورانى: العرب والملاحة ص٢٧.

تفلح فى استعادة ما كان لتلك الطرق من مكانة؛ لأن اسم المغول نفسه ظل يثير قلق وعدم الثقة فى نفوس كثيرين. وعندما أدرك سلاطين المماليك الذين أقاموا دولتهم فى مصر والشام فى أواسط القرن الثالث عشر، أنهم يتحكمون فى طريق التجارة العالمية الوحيد الذى ظل بعيدًا عن نفوذ المغول وسيطرتهم، احتكروا تجارة الشرق وبالغوا فى أثمانها. وقد دأبت البابوية فى ذلك العصر - عصر الحروب الصليبية - على إصدار المراسيم لمنع تجار الغرب المسيحى من الاتجار مع المسلمين، وبخاصة دولة سلاطين المماليك، ومع ذلك استمر هؤلاء التجار فى التردد على الإسكندرية ودمياط وغيرهما[1]. لقد وصل الملاحون العرب إلى الصين والهند فى عصر ما قبل الإسلام، واستمر هذا التفوق فى العصور الوسطى. وكان الحرير السلعة الصينية الرئيسية فى تجارة الصين مع العالم الغربى، كما كانت الأفاويه والعنبر السلع الرئيسية فى تجارة الصين وجنوب شرق آسيا فكان الحرير ينقل من الصين إلى المشرق الإسلامى ومن هناك إلى الغرب الأوربى.

ويؤكد جمهور، كبير من الباحثين أن عرب الخليج العربى هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى، وليس العكس، وأن عبارة «سفن صينية» التى كان يستخدمها جغرافيو العرب ومؤرخوهم كانت تعنى أحيانًا سفنا إسلامية مخصصة للإبحار إلى الصين وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفنا غير عربية وغير فارسية سوى القراصنة الهنود[2].

وهذا الطريق البحرى إلى الشرق الأقصى الذى كان يسلكه التجار العرب والسيرافيون ذهبًا وإيابًا عند نقلهم للحرير وسائر السلع من الشرق القصى، كان همزة الوصل بين عالمين مختلفين، عالم الشرق وعالم الغرب. ومن المسلم به أن النواخذة العرب تمرسوا فى سلوك هذا.

(١) أبو محمد عبد الله بامخرمه. تاريخ ثغر عدن ٥٨/١.

(٢) سعيد عبدالفتاح عاشور. المرجع السابق. ص٤٠ ، ٤١.

الطريق البحرى وأصبحوا سادته والعارفين بكل أسراه، وتوصلوا إلى التعرف على مواطن الضعف فيه، مواسم مده وجزره، وأوقات هبوب الرياح والعواصف وأفادوا من ذلك كل الفائدة. وخصصوا فى جزره محطات ومراسى التموين والاستراحة.

وتسوق المصادر العربية وصفا لمحطات هذا الطريق البحرى الذى كان يسلكه النواخذة العرب من عمان والبحرين فى المحيط الهندى، وأكثر من زودنا بتفاصيل[1] وصفية عن هذا الطريق، إبنخرداذبه فى كتابه «المسالك والممالك»، وابن الفقيه فى كتابه «مختصر كتاب البلدان». وبفضل هذه النصوص أمكننا التعرف على الطريق البحرى الذى كان يسلكه التجار العرب إلى الهند والصين سعيا وراء التوابل والحرير[2].

لمحة عن الكتاب وعن الترجمة

يعد سيد سليمان الندوى (١٨٨٤م - ١٩٥٣م) من أبرز علماء الهند فى العصر الحديث، فقد كان كاتبًا للسيرة ومؤرخًا وناثرًا وناقدًا ومصلحًا، إضافة إلى دوره الرائد فى الحركة الثقافية والفكرية والاجتماعية فى الهند، وقد شهدت هذه الحقبة تصارعًا فى الأفكار بين أنصار التعليم الدينى القديم وأنصار التعليم الحديث.

وقد ترك لنا سيد سليمان الندوى ثروة فكرية وأدبية ضخمة تنوعت موضوعاتها واللغات التى كتبت بها مثل السيرة والفلسفة والأدب والتاريخ، إلى جانب مقالاته فى المجلات والصحف وتضم موضوعات سياسية واجتماعية وأدبية، ونشر له السيد رشيد رضا صاحب "المنار" عدة مقالات فى مجلة المنار بالقاهرة.

---

(١) عبادة كحيلة «العرب والبحر». القاهرة. ١٩٨٩، ص٥٩.

(٢) سحر السيد عبدالعزيز: عرب الخليج وطريق تجارة التوابل فى المحيط الهندى فى العصر الإسلامى (القاهرة: مطبعة جامعة ١٩٩٣. ص١٧٣).

ويتسم أسلوب سليمان الندوى بالبساطة وعدم التعقيد وقوة البيان؛ ففى كتاباته صور متنوعة للأسلوب الوصفى والاستدلالى والبيانى.

وكانت فكرة كتاب "الملاحة عند العرب" قد بدأت بمجموعة من محاضرات أربعه ألقاها سليمان الندوى فى قاعة المدرسة العليا للجمعية الإسلامية فى بومباى عام ١٩٢١م، ونشرت من قبل حكومة بومباى من جانب جمعية البحوث الإسلامية فى بومباى سنة١٩٢٥م، على هيئة كتاب بعنوان "عرب كى جهاز رانى" وهو الذى نقدم ترجمته الآن بين يدى القارئ العربى بعنوان "الملاحة عند العرب".

وقد تناول المؤلف موضوع الملاحة عند العرب من جميع الجوانب التاريخية والفنية والأدبية والدينية منذ العصر الجاهلى حتى العصر الحديث، مرورًا بعصر النبوة والخلافة الراشدة والدولة الأموية ثم الدولة العباسية، فالدولة الإسلامية فى الأندلس، وذكر ما ورد فى القرآن عن السفن والبحر والملاحة علاوة على الشعر العربى.

وأبحر بنا المؤلف فى الخليج الفارسى وبحر العرب وبحر الهند والصين وبحر القلزم (الأحمر) وبحر الروم (المتوسط) متتبعا الموانئ التى تطل على هذه البحار محصيا الجزر التى صادفها.

وقد ناقش المؤلف قضية مساعدة الملاح العربى شهاب الدين بن ماجد لفاسكو داجاما فى الوصول إلى شواطئ الهند، واستخدام الملاح العربى للآلات الملاحية خاصة البوصلة الملاحية ومعرفته بالنجوم وحركة الرياح وتفوق الملاحة العربية فى أوج عصور ازدهارها.

وفى نهاية الكتاب ذكر المؤلف وصفا لأهم الكتب التى ألفها. وكان اعتمادى فى ترجمة كتاب "الملاحة عند العرب" على طبعة جمعية البحوث الإسلامية فى بومباى عام ١٩٣٥م. وحرصت على أن أترجم الحواشى كما هى، وكما ذكرها سليمان الندوى فى متن النص الأوردى، وأشرت إلى ذلك بكلمة المؤلف بين قوسين، أما التحقيق والتوثيق والتعليقات فقد وضعت أمامها كلمة المترجم.

وقد واجهتنى مشكلة خاصة بترجمة النصوص التى ذكرها المؤلف، وخاصة النصوص العربية التى ترجمها المؤلف إلى الأوردية، فآثرت الرجوع إلى هذه الأصول لإثبات مواضع الاقتباس والنقل من النصوص الأصلية.

وقد استعان المؤلف بنوعين من النصوص، النوع الأول: النقل المباشر والدقيق والموثق من المصادر الأصلية مع تحديد ما نقله بين قوسين، مما سهل على المترجم الرجوع للمصادر الأصلية التى نقل عنها والتأكد منها وتحقيقها، خاصة أنها طبعات قديمة جدًا ويصعب الحصول عليها، لأنها فى الغالب كانت مصادر طبعة وحيدة أو خاصة أو مخطوطة. والنوع الثانى: من النصوص التى ذكرها المؤلف ورجع إليها تصرف المؤلف فى نقلها من خلال اختصارها أدى ذكر معناها بشكل عام دون وضعها بين قوسين مما صعب مهمة المترجم فى الوصول إلى أصولها؛ ولذلك حاولت ترجمتها بطريقة أقرب إلى النص الأصلى، واجتهدت فى ذلك من خلال مقارنة نص المؤلف بالنصوص الأصلية التى نقل عنها من المصادر العربية والفارسية.

وتنوعت النصوص التى ذكرها المؤلف ما بين نقول أوردية وعربية وفارسية وإنجليزية، مما يعكس ثقافة المؤلف الإسلامية والعالمية.

وقد صحح المؤلف العديد من المصطلحات الخاصة بالملاحة والتى تداولت خطأ فى اللغة العربية، إما محرفة أو تحمل معانى غير دقيقة، وهذا يدل على ثقافة المؤلف وامتلاكه لمعلومات كافية عن موضوع الملاحة عند العرب.

وفى النهاية أقدم شكرى للقائمين على المركز القومى للترجمة على موافقتهم على نشر ترجمة هذا الكتاب المهم الذى يؤرخ لصفحة ناصعة من تاريخ حضارتنا العربية والإسلامية من خلال الملاحة العربية، وما قدموه للبشرية من اكتشافات بحرية لا تزال تحمل اسمهم حتى اليوم.

جلال السعيد الحفناوى

مقدمة المؤلف

الأوراق التى أمامكم وبين أيديكم هى مجموعة محاضراتى الأربع التى كنت قد ألقيتها فى بومباى بقاعة المدرسة العليا للجمعية الإسلامية أيام ١٨ ، ١٩، ٢٠ ،٢١ مارس سنة ١٩٢١م، قبل أربع سنوات كاملة من الآن، تحت إشراف إدارة التعليم فى حكومة بومباى، وتم الإقبال عليها والإنصات لها بشغف كبير، ونشرت اقتباسات منها فى صحف بومباى، ومنذ ذلك الوقت والمتشوقون للعلم يلحون على ظهور هذه المحاضرات من خلال طبعها فى كتاب. والحقيقة أنها طبعت من جانب حكومة بومباى، ولهذا عندما طلبت منى جمعية البحوث الإسلامية فى بومباى هذه المحاضرات قمت بتسليمها لهم بلا تردد وقد طبعت ونشرت الآن من قبلهم.

أما بالنسبة لمآثر هؤلاء الأبطال الذين ورد ذكرهم فى تلك المحاضرات، فإننى أدعو لأخلافهم أن تولد فى قلوبهم عاطفة جديدة للتقدم، بعد أن استمعوا إلى تلك الجهود التى قام بها أجدادهم، وأن يبنوا مستقبلهم الزاهر مثلما كان فى الماضى.

المؤلف المتواضع

سيد سليمان الندوى

دار المصنفين ـ أعظم جره ١٢ ذى الحجة سنة ١٣٥٢هـ

١٩مارس سنة ١٩٢٥م.

تمهيد

أعرب عن بالغ سعادتى لإعلانى اليوم عن بداية سلسلة جديدة لمحاضراتى العلمية في أكبر مدن الهند الزاخرة وهى بومباى بعد مدراس وإله آباد، بادئ ذى بدء فإننى فى الوقت الذى أفصحت فيه عن رغبتى فى إلقاء هذا النوع من المحاضرات، اخترت لها عنوانًا هو (المسلمون والعلوم والآداب الفارسية) لأن رونق بومباى وبهاءها من هذا النور، ولكن بعد ذلك عندما أبلغونى بالموافقة الأخيرة وجدت أنه لن تسنح لى الفرصة فى مثل هذا الوقت الضيق والمحدود الذى لا يزيد على أسبوعين، فهذا الوقت المحدد لم يكن كافيا قط للبحث والتحقيق فى مثل هذا الموضوع المهم، ولهذا فإننى سرت من إيران على طريق الخليج الفارسى إلى سواحل وموانئ الجزيرة العربية، ولعل الفرصة تسنح لى إن شاء الله فى المستقبل لكى أتجول فى هذه الأرض (إيران) ذات الربيع الدائم.

الموضوع

موضوع سلسلة المحاضرات الحالية هو (الملاحة عند العرب واكتشافاتهم البحرية)، بعد أن وضعت فى الاعتبار ملاءمة بومباى، فهى أكبر ميناء بحرية فى بلدنا، وربما ثانى مدينة بحرية فى آسيا، وهى "باب العرب" من حيث موقعها، وهى منذ عصور موغلة؛ أى منذ ذلك الوقت الذى لم يكن اسم بومباى فيه

معروفًا، كان ميناء "تهامة"[1] مركزًا بحريًا وقبلة أنظار العرب لهذا، لعله من غير المناسب ألا نتوقف عند هذه الميناء وألا نعيد التاريخ القديم لهؤلاء القوم (العرب) فى هذا الباب، ويمكننا أن نجدد قصص الحب القديمة لهؤلاء القوم مع هذا المكان.

الموقع الطبيعى للجزيرة العربية

الجزيرة العربية دولة تحيط بها البحار من ثلاث جهات، الخليج الفارسى من جهة، وبحر الهند من جهة ثانية، وبحر الحبش أو بحر القلزم أو الأحمر من الجهة الثالثة؛ ولهذا يطلق العرب على وطنهم اسم جزيرة، وكانت عموما تلقب "بجزيرة العرب" فى أدبيات بداية القرن الثانى الهجرى، وبحارها تعين حدودها[2].

والجميع يعلم أنه بعد مغادرة اليمن والأقاليم الساحلية الأخرى نجد أن الجزيرة العربية دولة أرضها قاحلة جرداء بور بلا عشب أو ماء، وسكان هذه المنطقة مجبرون على احتراف مهنة التجارة بالفطرة، وهكذا فإنه منذ أن عُرف تاريخ العرب وتجارتهم تبدو ذات مكانة بارزة فى حياتهم، ولذلك فإن الذين قاموا بتوصيل القافلة التجارية لسيدنا يوسف عليه السلام قبل ألف وخمسمائة سنة تقريبًا من ميلاد المسيح عليه السلام كانوا من تجار الجزيرة العربية[3]، والخلاصة؛ أن العرب منذ العصر الجاهلى وهم مشغولون بالتجارة البرية والبحرية، وكانوا يتجولون ويرحلون إلى الدول المحيطة والمجاورة مع قوافل الإبل ويجب على القراء الاطلاع على تلك الوقائع بالتفصيل فى كتابى "أرض القرآن" من خلال الأبواب المختلفة خاصة: تجارة العرب قبل الإسلام وسبأ اليمن وبنو

---

(١) البلاذرى: فتوح البلدان ص٤٣٢ ، طبعة ليدن.

(٢) ـ انظر الترمذى باب «لا يبقى فى الجزيرة دينان» وياقوت الحموى ص١٢٧ . معجم البلدان كلمة «جزيرة العرب».

(٣) ـ سفر التكوين: (٣٥ ـ ٣٧).

إسماعيل وأصحاب الفيل، وفى باب التجارة بكتابى الجديد "العرب والهند"، ويتعلق هذا الكتاب بالملاحة عند العرب أكثر من تعلقه بالتجارة عند العرب، وكما يبدو فإن الدول الكبرى فى العالم كانت تقيم علاقاتها مع الجزيرة العربية عن طريق البحار، فقد كان بحر الهند حائلا بين الجزيرة العربية والهند، وكانت إيران تتصل بالجزيرة العربية عن طريق ناحية بحرية، وكانوا يعبرون البحر للطريق إلى الحبشة حيث كانت تجارة العرب تجد هناك سوقا رائجة، وبعد بحر الهند يمرون من بحر الصين، وكانوا يستطيعون أن يصلوا لأهل الجزيرة العربية بالمصنوعات الصينية، وبعد أن يصلوا إلى بحر الروم من الشام كانوا يلتقون بتجار الروم، وكانت الأقاليم الخصبة والمزدهرة فى الجزيرة العربية مثل البحرين واليمامة وعمان وحضرموت واليمن جميعًا تقع على الساحل، ولهذه الأسباب الطبيعية كان من الضرورى أن يصبح العرب قومًا من الملاحين.

الملاحة عند العرب فى العصر الجاهلى

والسؤال الآن هو: هل بدأت ملاحة العرب بعد الإسلام أيضًا مثل التطورات الأخرى أم كانت قبله؟ ويثبت من الشواهد الموجودة أن العرب كانوا قد أدركوا هذا الفن قبل الإسلام، ولا غرو فإن الإسلام بعد أن ظهر قد ضاعف من همتهم وجرأتهم البحرية، وحملهم تحت ظل رايته إلى أطراف وأكناف العالم.

ويمكننا أن نتلمس الشواهد على الأسفار البحرية والملاحة عند العرب فى العصر الجاهلى من خلال ثلاثة مصادر هى: المعاجم اللغوية عند العرب، وأشعارهم وكتابهم السماوى أى القرآن، وتثبت هذه المقولة وتتأكد من خلال المصادر الموغلة فى القدم، وهى أن العرب كانوا دائما قومًا من الملاحين الذين يجوبون البحار.

والأمر الجدير بالذكر هنا، أن القوم الذى تروج فيم هذه الحرفة وهذا الشغف بالبحر لابد أن توجد كلمات كثيرة فى لغتهم القديمة تدل على هذا، ولا يمكن أن

نتخيل هذه الفكرة، وهى من أين ستأتى ذخيرة هذه الكلمات فى معجمهم؟ ففى اللغة العربية كلمات كثيرة عن الملاحة والأسفار البحرية والسفن والبواخر، ومع هذا يتضح لنا أن فيها ألفاظًا وكلمات دخيلة غير عربية، والتى نستطيع أن نستدل منها عن الأقوام والدول التى كان العرب يقيمون معها علاقات بحرية.

المعاجم العربية

ـ الاسم العربى للبحر والمحيط

يطلقون كلمة "بحر" فى اللغة العربية على كل من "دريا" و"سمندر" فى الأوردية، وهكذا ترد كلمة "يم" بنفس المعنيين، وقد أطلق القرآن الكريم فى سورة طه كلا المعنيين على نهر النيل والبحر الأحمر، وقد ورد معنى البحر فى القاموس، وبهذا المعنى أطلق المعجمى العربى الشهير مجد الدين الفيروز آبادى المتوفى سنة ٨١٧هـ، على معجمه اسم "القاموس المحيط"، وقد أبان عن ذلك بقوله: "لأنه البحر الأعظم" وهذه الكلمة مأخوذة من "قَمْسٌ" ومعناها الغوص فى الماء، كما تطلق كلمة "قموس"، على البئر العميقة التى تنغمس الدلو فيها، ويسمى البحر "قميس" ويجمع على "قماميس" وهناك صورة أخرى لهذه الكلمة هى "قومس" وثالثة هى "قلمس" ومعناها كذلك البئر والبحر الذى يحتوى على ماء كثير، ويطلقون على البحر "خضم" "وخضرم" و"البحر الغطمطم"(انظر القاموس للفيروز آبادى) لعلك بمزيد من البحث تجد الكثير من الكلمات عن البحر، ويمكن أن نستدل من هذا كم كان البحر محببا لدى العرب، وأنهم اشتقوا له العديد من الأسماء والألفاظ.

ـ الكلمات الدالة على السفينة والباخرة

كانت هناك كلمتان تطلقان على السفينة والباخرة بشكل عام فى اللغة العربية القديمة وهما: "السفينة" و"الفُلك" وكان القرآن الكريم يستعمل كلمة "الفلك" أكثر فى حين كان شعراء العرب القدامى يستعملون فى الغالب كلمة

"سفينة" وكلتاهما من الكلمات العربية الفصيحة، ومعنى "سفن" هو نحت الخشب بالقدوم (الفأس) وعلى هذا فمعنى "سفين" و"سفينة" الخشب المنحوت بالقدوم، ويتضح من هذا لماذا تم إطلاق اسم "سفينة" عليها. ومعنى "فلك" هو موج البحر، ولعله لا توجد أية علاقة بين هذا وبين "الفلك" بمعنى سفينة.

وكان شعراء العرب فى الجاهلية مثل طرفة والأعشى يستعملون كلمة أخرى هى "بوصى" بمعنى سفينة، ولكن اللغويين صرحوا بأنها كلمة فارسية تعريب لكلمة "بوزى" وكان كلاهما أى طرفة والأعشى يستعملان كلمة أخرى هى "خلية" للإشارة إلى السفينة الكبيرة أى الباخرة، وقد ورد فى القرآن الكريم كلمة فى صورة واحدة للتعبير عن بواخر وهى كلمة "جارية"(الحاقة ـ ١) و"جوارى" فى صورة الجمع (الشورى ـ ٤ والرحمن ـ١) ومعناها جارية وسائرة.

وكانت المراكب الصغيرة تصاحب البواخر الكبيرة من أجل حمل أثقال الأمتعة الزائدة وقت الخطر، وكانوا يطلقون عليها "قارب" القارب السفينة الصغيرة مع أصحاب السفن الكبار البحرية كالجنائب لها تستخف لحوائجهم (لسان العرب) وتجمع على "قوارب" و"أقرب" وقد ورد فى حديث الدجال: "فجلسوا فى أقُرب السفينة" (صحيح مسلم ـ ذكر الدجال).

وفى عهد الدولة العباسية استعمل الكثير من الكلمات الجديدة بمعنى سفينة، فأبو على محسن التنوخى المتوفى سنة ٣٨٤هـ يذكر فى كتابه "نشوار المحاضرة" السفينة التى يركبها أمراء دجلة باسم "طيار"(١) فى العديد من المواضع ويذكرها باسم "زورق"(٢) أيضا، وهو عبارة عن سفينة صغيرة جدا للتنزه، وهكذا ظهرت كلمة أخرى هى "سنبك وسنبوك وسنبوق"، وكانوا يطلقون عليها اسم سفينة صغيرة طبقا لقول الخفاجى فى القرن الحادى عشر، والتى كان أهل الحجاز

---

(١) نشوار ص١٦ و٣٩ ، طبعة مارجليوث.

(٢) نشوار ص: ٣٦، طبعة مارجليوث.

يستخدمونها بشكل خاص بمعنى "معدى" وجمعها "معادى" ويطلقونها على السفينة الصغيرة[١].

- الملاحة والملاح

أعم كلمة فى اللغة العربية للتعريف بـ "جهاز رانى" هى الملاحة، يقولون لما كانت مياه البحر مالحة وأجاجًا، والعربى يطلق على كلمة "كهارى" و "نمكين" كلمة ملح، لهذا اشتقوا كلمة ملاح من ماء البحر أولا ثم بدأوا يطلقون لقب ملاح على العاملين فى البحر، وأطلقوا كلمة ملاحة على وزن فعالة على من يحترف العمل فى البحر، والكلمة الثانية التى سموهم بها هى "سفانة" وهى كما يبدو مشتقة من السفينة، وعلى هذا يقولون "ملاح" و"سفان"، ويستعملون أيضا كلمة بحار المشتقة من بحر.

واستعمل الملاحون العرب فى الخليج الفارسى فيما بعد كلمة "ناخوذة" وجمعوها على "نواخذة" وهذه الكلمة مشتقة من تركيب هندى فارسى، ونعرفه بكلمة "ناخدا" وهذا الـ "ناؤخدا" تركيب مقلوب لـ "خداى ناؤ"، وكذلك كان البحارة العرب فى بحر الروم يستعملون كلمة "نوتى" لمن بالباخرة أو يقودها (القبطان)، ونجد هذا المسمى أيضا عند شعراء الجاهلية مثل الأعشى، وفى عهد الصحابة (لسان العرب فى كلام ابن عباس) وأصحاب اللغة يذكرون معناه هكذا: "والنوتى الملاح الذى يدبر السفينة".

وهذه الكلمة لو وزناها طبقا للأوزان العربية، فإنها تلفظ فى شكل "نوات"، ويروى عن ابن عباس فى تفسير إحدى الآيات قوله:" إنهم كانوا نواتين أى ملاحين" (لسان العرب).

وكلمة نوتى رغم أنها مستعملة فى اللغة العربية منذ زمن قديم لكنها لم تكن عربية خالصة، وقد صرح الجوهرى فى الصحاح أنها من التعبيرات الشائعة عند

(١) شفاء الغليل.

أهل الشام (انظر: الصحاح ـ كلمة نوت "وهو من كلام أهل الشام") ويستدل من هذا على أن هذه الكلمة دخلت بلاد العرب من بلاد الروم عن طريق الشام وهى فى الأصل كلمة لاتينية "nautians" وفى الفرنسية "nautique" وفى الإنجليزية "navy" و"navigation" و"navtical" وغيرها من الكلمات المشتقة من اللاتينية.

ولكن هل كلمتنا الهندية "ناؤ" لا يمكن أن تكون أصلا لتلك الكلمات؟ لقد استوطن جنوب الهند قوم من أشراف العرب هم "نائت ونوائت"، ويعتقد أنهم هم أنفسهم النواتون؛ أى أولاد الملاحين العرب الذين أقاموا على سواحل الهند بعد ذلك.

وفى هذا الصدد هناك كلمة عجيبة وغريبة هى كلمة "خلاسى" التى تفهمها خطأ بأنها "خلاصى" ونطلقها على أدنى العمال والملاحين بالباخرة، ويقولون خلس فى العربية على ما هو خليط من الأبيض والأسود، ويطلقون على هذا الطفل "خلاسى" إذا كانت أمه سوداء وأبوه أبيض، أو أبوه أسود وأمه بيضاء، وفى لسان العرب: "والخلاسى" إذا كانت أمه سوداء وأبوه، أبيض، أو أبوه أسود وأمه بيضاء، وفى لسان العرب: "والخلاسى الولد بين الأبيض وسوداء أو بين أسود وبيضاء، وقال الأزهرى: سمعت العرب تقول للغلام إذا كانت أمه سوداء وأبوه عربيًا فجاءت بولد بين لونيهما غلام خلاسى والأنثى خلاسية" أى أن الأم حبشية والأب عربى، وكان هذا النوع من الكلمات قد ظهر فى التطور والرقى عند العرب مثل مصطلح "يور يشين" فى العصر الحاضر، وبعد هذا الشرح والتفسير نضع هذه الحقيقة نصب أعيننا؛ وهى أن الأحباش ظلوا دائمًا يتقلدون الوظائف الدنيا فى البواخر العربية، وكان العرب يحتفظون فى بيوتهم بجوارٍ من الأحباش، وكانت لهم أولاد منهن، وكانوا يلحقون فى أعمال تلك البواخر ويطلقون عليهم اسم "خلاسى".

وهناك كلمة عربية أخرى بمعنى ملاح، وهى "دارى" وهذه الكلمة قديمة إلى هذا الحد بحيث وردت فى كلام الإمام على رضى الله عنه "كأنه قلع دارى" ومعنى دارى الملاح الذى يلى الشراع، وتوجد كلمة أخرى بمعنى ملاح وهى «صارى»؛ وهى عربية وقد ورد ذكرها فى إحدى قصائد الأعشى ميمون.

بعد ذلك تأتى كلمة ربان فى اللغة العربية وتطلق بشكل عام على القبطان، وفيما يبدو قياسا أنها مشتقة من الكلمة العربية رب بمعنى مالك وسيد، وهذه المعانى كلها فى العربية القديمة، ولكن لا عجب فإن هذه الكلمة تعريب للكلمة الفارسية "رهبان" وهو الشخص الذى يراقب الباخرة، وأنها تبحر فى الطريق المناسب، كما أن كلمة "ديدبان" (أى حارس) كلمة فارسية خالصة يستعملها الملاحون العرب بشكل عام؛ حيث كان هناك صندوق صغير على صارٍ مرتفع يجلس عليه رجل يراقب الطريق أمام الباخرة، وهل تمر أمامها أية باخرة أخرى، أو يعترضها جبل أو عاصفة أو أية آفة أخرى، وكانوا يطلقون عليه اسم "ديدبان".

كان الملاحون فى العصر العباسى يقسمون طاقم العاملين فى الباخرة إلى قسمين هما: الملاحون المعتادون والخلاسيون أصحاب الأرجل، وكانوا يطلقون اسم الرؤساء[1] على كبار البحارة، ومفردها رئيس وتغيرت بعد ذلك وصارت "ريس" ومعناها قبطان الباخرة، وكانت الكلمة العربية الأخيرة المستعملة بهذا المعنى فى القرنين التاسع والعاشر الهجريين هى: "المعلم" وهناك كلمة بهذا المعنى قليلة الاستعمال هى: "راز" ولها أشكال أخرى "رائز وريز" وهى مشتقة من "روز" ومعناها تجربة وامتحان وصناعة[2].

(١) المسعودى ك مروج الذهب. المجلد الأول. طبعة باريس، ص٢٨٢.
(٢) لسان العرب وشفاء الغليل.

الكلمات الخاصة بالموانئ:

المرفأ هى أقدم الكلمات فى اللغة العربية التى تشير إلى الميناء، وهى مشتقة من رفأ ومعناها وقوف السفينة، وقد جاءت كلمة ميناء بهذا المعنى بعد ذلك وجمعها موانئ، ومن الممكن أن تكون هذه الكلمة مشتقة من "أنأ" ومعناها وقوف واستقرار وقيام وبقاء، وتجد هذه الكلمة فى كتب القرن الثالث الهجرى (كتاب البلدان لليعقوبى سنة ٢٧٧هـ ص ٣٢٨) ويتحدث بها فى العصر الحاضر.

فقد دخلت كلمة "أسكله" بهذا المعنى عن اللاتينية، ودخلت كلمة "بندر" إلى العربية عن الفارسية، وأطلقوا كلمة خور وخليج على لسان البحر فى اليابسة.

السواحل

كلمة "جد" من الكلمات القديمة لساحل البحر، وجاء منها اسم مدينة جدة المدينة الساحلية المشهورة بالحجاز، وبعد ذلك تأتى كلمات شط وشاطئ، وكلمة ساحل الشهيرة بوجه عام، كما أن كلمات ضفة، وسيف، وعبر وجيزة، ترد بهذه المعانى أيضاً، ومعنى كلمة عراق هو أرض المراعى الخضراء النضرة التى تقع على الساحل (لسان العرب) وقد ذكر الخفاجى فى كتابه شفاء الغليل المؤلف فى القرن الحادى عشر كلمة "مهرقان" باعتبارها اسماً للساحل[١].

الكلمات العربية حول الملاحة

نذكر فيما يلى جميع الكلمات العربية التى تتعلق بالملاحة، والتى نستدل منها كم أحدث هؤلاء القوم من تطور واضح فى هذا المجال: إقلاع، وإنشاء، وإشراع، وإرفاء وإرساء، وجذف، وجدف، ومجداف، ومجذاف، ومردى، ومقذف، ومقذاف، وسكات (مجداف)، وكوثد (مجداف)، وقلع (شراع)، وشراع، وجل (قلع)، وطائق (ما بين خشبتين من السفينة)، ودقل، وصارى، وقلس (حبل)، وجؤجؤ (الجزء الأمامى للسفينة) ودسار، ومسمار، وتسمر، وخزر، وقلف، ولوح، وملاح (رياح صديقة)، وشحن، زيار (حبل)، ومخر، وسابور وصابور وصبر (ما يثقل به السفينة).

---

(١) لسان العرب وشفاء الغليل ص١٨٠.

جميع تلك الكلمات هى كلمات عربية خالصة وقديمة، وعندما طور العرب الملاحة بعد الإسلام، ظهر الكثير من الكلمات الجديدة منها على سبيل المثال: "خطف" أى أبحرت الباخرة بعد فك الخطاف. يقول سليمان التاجر(سنة ٢٢٥هـ) فى رحلته: "هذه كلمة يستعملها أهل البحر يعنى يقلعون إلى موضع" (ص ١٥ طبعة باريس)، والمعنى القديم لهذه الكلمة هو "خطف" أو "اختلس". كذلك "إقلاع" وكانت بمعنى فتح الشراع، وبدأوا يتداولونها بمعنى إقلاع السفينة وإبحارها. معنى كلمة "عذب" الماء الحلو غير المالح اشتقوا منها كلمة "استعذاب" ومعناها ملأ السفينة بالماء العذب (سليمان ص١٥).

وهناك معنى جديد آخر من معانى الساحل وهو "بار" ولعله مأخوذ عن السنسكريتية أو الفارسية، ويذكر سليمان أحد المواضع "كلاه بار" عند ذكره لسواحل مدراس، ثم يقول: "والساحل كان يقال له بار" (ص ١٨).

وقد ذكر علماء اللغة الفارسية معنى "بار" بـ"أنبوه" و"جمعيت" (انظر: معجم فرهنك جها نجيرى)، ولكنه يشير هنا إلى "رود بار" و"جوئبار"، ثم نتجه ناحية أفريقيا فنجد "زنجبار" (أى ساحل الزنج)، وفى جنوب الهند "مليبار" و"كلاه بار"[(١)]، وهى جزء من أسماء البلاد والمدن الساحلية، و "بار" تقابل "وار" فى السنسكريتية مثل: تهياوار ولعلها تشير كذلك إلى نفس المعانى.

الفرق بين مصطلحات بحر الهند وبحر الروم

كانت هناك فروق كذلك فى المصطلحات بين بحر الهند وبحر الروم، فعلى سبيل المثال كان البحارة يطلقون على الشراع فى الخليج الفارسى وبحر الهند اسم "دقل"، وفى بحر الروم اسم "صارى"، "وتسميه أرباب المراكب فى بحر الصين وغيره الدقل، ويسميه رجال البحر الرومى الصارى" (ملحق المسعودى: سفرنامه أبو الحسن السيرافى ص ١٩٦).

(١) كلاه بار، تعنى المملكة والساحل (المترجم).

والمعنى القديم لكلمة "تعبيه" هو إعداد العدة والمتاع وتجهيزه، ثم دخلت الجيش بمعانيها الصحيحة، ثم استعملت بعد ذلك بمعنى التأهب وعمل الترتيبات لملء الباخرة وشحنها وتعبئتها (سليمان ص١٥). كذلك كلمة "نجل" المعنى العربى القديم لها هو الرمى والقذف والإلقاء وبعد ذلك أخذوا يطلقونها بمعنى إخلاء السفينة من الأمتعة والبضائع والعفش (عجائب الهند لابن شهريار ص ١٦). ركاب جمع راكب وكانوا يطلقونها على كل راكب، ولكنها فيما بعد أطلقت بمعنى كل مسافر يركب السفينة خاصة، وكذلك "مركب" (بمعنى الركوب) وهو خاص بالسفينة. وكانوا أول الأمر يقولون "خب" لجرى الخيل وعدوه، ثم استعملوها بعد ذلك بمعنى عاصفة الرياح (عجائب الهند ص ٤٢ - ٤٦)، ويفسر هذه الكلمة الرحالة البحرى أبو الحسن السيرافى فى القرن الثالث فيقول: "وتفسير الخب الشدة العظيمة فى البحر. ص١٩٥".

الألفاظ الدخيلة

الكثير من الألفاظ الأجنبية دخلت إلى اللغة العربية، فقد انتشرت الألفاظ والمصطلحات الفارسية بين أهالى الخليج الفارسى، والهندية بين ملاحى بحر الهند، والصينية بين الملاحين الصينيين، والرومية واللاتينية بين الربابنة فى بحر الروم، ونذكر فيما يلى بعض الألفاظ على سبيل المثال:

(الألفاظ الفارسية)

اللفظ	المعنى	الأصل	اللفظ	المعنى	الأصل
زورق	المركب الصغير	زوره	ناخوذه	الملاح	ناخدا
ربان	القبطان أو الطيار	رهبان	فرواز	حافة السفينة	برواز
رهانج - رهمانى	خريطة طرق السفينة	رهنامه	أنجر-لنجر	مرسى السفينة	لنكر
سنبوك، سنبوق سنبك.	المركب الصغيرة	سنبوذه	ديدبديديان	حارس	ديدبان

(الألفاظ الهندية)

اللفظ	المعنى	الأصل	اللفظ	المعنى	الأصل
دونيج	السفينة الصغيرة	دونكى	جوش	حبل الشراع	-
بارجة وبيرجه	أسطول	بيره	كنير	حبل من لحاء	-
هورى	السفينة الصغيرة	هورى		شجرة جوز الهند	-
بـلـنج	غرفة السفينة	بلنك	باناني	تاجر هندى ثم المسافر بالباخرة عامة	بنيا

كتب اللغوى القديم ابن دريد (المتوفى سنة ٣٢١هـ) فى كتابه جمهرة اللغة كلمة "سابجة" وبيّن معناها بقوله: "السابجة قوم من الهند يستأجرون للقتال فى السفن" (٣/٥٠٤) والأصل الهندى لكلمة "سابجة" غير معروف.

الألفاظ الصينية

هناك كلمة "جنك" وهى كلمة صينية وقد ذكرها ابن بطوطة عند ذكر السفن الصينية، واستعملها عندما ركب سفينة صينية من جنوب الهند ومعناها السفينة الكبيرة، والكلمة الثانية هى "زو" وهى فى اللغة الصينية "زاو" وهى نوع من السفن.

(الألفاظ اليونانية واللاتينية)

اللفظ	المعنى	الأصل	اللفظ	المعنى	الأصل
أوقيانوس	المحيط الأعظم	إيكيانوس	كرطيل	غبار - اتربة	اكرو تيريان
أسطم	قعر البحر	أستوما	فوقور	السفينة الكبيرة	كركورس
جربيا	الرياح الشمالية فى السفينة	كريياس	قريه	عمود الشراع	كيريا
جون	الخليج	كونيا	عدولية	السفينة	أدولس
سطام	الجزء الأمامى للسفينة	أستوما	نول - ناولون	حمل وأجر	ناؤلان
شلارية	نوع من السفن	سلريان	نوتى	الملاح	ناوتيس
طونس	حبل	تونس	كمبارس(١)	خريطة الطرق البحرية	كمباس
قير	الزفت أو الزيت الذى كان يطلى به جسم السفينة	كيروس			

كل هذه الألفاظ وصلت للعرب عن طريق الرومان واستعملوها بدون تكلف وببساطة.

الألفاظ الخاصة بالسفن الحربية

لن أتعرض هنا لذكر السفن الحربية عن قصد فلها بحث مستقل، ومع ذلك أريد التطرق هنا إلى بضعة ألفاظ فى هذا الصدد، فقد أخذ العرب كل ما يتعلق بالسفن الحربية عن الرومان، ولهذا دخل فيها الكثير من الألفاظ العربية أيضًا، وأن أول هذه الألفاظ "أسطول" وجمعها أساطيل ومعناها أسطول السفن الحربية، وهى كلمة يونانية (ذكر كل من المقريزى وابن خلدون أساطيل).

ثم يأتى لفظ آخر هو "شلندى" عند ذكر الحروب فى شمال أفريقيا وصقلية، يقول ابن الأثير فى (حوادث سنة ٣٢٧هـ): "فلقيهم أربعون شلنديًا للروم ...... وأخذ منهم المسلمون عشر شلنديات".

فكانوا يطلقون كلمة "شلندى" هذه على نوع خاص من السفن الحربية، وهى كلمة يونانية أصلها "سلندين" أو "كلندين". وفيما يتعلق ببحر الروم (البحر المتوسط) تستعمل كلمة أخرى هى "شينى"، ويقول ابن الأثير عند ذكر سكان مدينة المهدية ضمن (حوادث سنة ٣٠٢هـ): "تسعمائة شينى" وكانت هذه نوعًا من السفن الحربية الكبيرة التى كانت تقاد بمائة وأربعين مجدافا وجمعها "شوانى" (مقدمة ابن خلدون ص٢١١)، وفى ملحق كتاب "حضارة العرب" نقلت هذه العبارة عن تاريخ صقلية" وهو مخطوط عربى فى مكتبة البابا: "وأما الشينى ويسمى الغراب؛ فإنه يجذف بمائة وأربعين مجذافًا وفيه المقاتلة والمجدافون".

وهناك سفينة حربية أخرى اسمها "غراب" يطلقون على الغراب كلمة " corvett" فى الفرنسية و" corvus" فى اللاتينية، وكلا اللفظين من أصل واحد لكن لا يعرف أصلهما ومن ذا الذى نقلهما؟ والخفاجى وهو من كتاب القرن الحادى عشر كتب فى شفاء الغليل: من غير المؤكد هل استعمال هذه الكلمة على

سبيل التشبيه للسفينة أو لأى سبب آخر؟ وقد استعمل آصفى مكى الكجراتى كلمة جديدة هى "برشته " إشارة إلى السفينة فى كتابه "ظفر الواله"[(١)] ، وهو مؤلف عربى فى تاريخ سلاطين الكجرات.

وقد ظهر فى اللغة العربية الكثير من الألفاظ الجديدة الأخرى للدلالة على الأنواع المختلفة للسفن الحربية مثل: طرادة، وغرادة، ومسطحات، وحراقة.

وهناك كلمة أخرى هى "بطسة" وتعنى السفينة وجمعها "بطس" وقد استعملها العماد الأصفهانى فى كتابه «الفتح القسى» فى عهد السلطان صلاح الدين الأيوبى (انظر ص٢٨٤ طبعة أبريل).

وكانوا يطلقون فى العربية كلمة "دار الصناعة" على المكان الذى يتم فيه بناء السفن الحربية وصناعتها، وهذه الكلمة انتقلت إلى اللغات الأوربية عن طريق اللغة الإسبانية فأصبحت "درسنا" و "أرسنال".

الألفاظ البحرية العربية فى اللغات الأوربية

الألفاظ العربية والفارسية الآتى ذكرها تستعمل حتى اليوم فى اللغات الأوربية عن طريق اللغتين الإسبانية والبرتغالية، ويتضح من ذلك إلى أى مدى استفاد الأوربيون من التطور والرقى البحريين عند العرب.

الأصل العربى	اللغات الأوربية
دار الصناعة	Fr.darseen.en. ArsenaL.
أمير البحر- أو -أمير الرحل	Pr.Amiralh. fr.Amiral. En. Admiral.
الرئيس	Arraez
غراب	Corvett.

(١) ظفر الواله. المجلد. ص٣٦ و ٤١ طبعة لندن.

فلك	Fluga.
قلف	Calpat.
أنجر ـ لنجر	Anchor.
الحراقة	Alhurrego.
حبل وكبل	cable

لقد أسهبنا فى بحث هذه الألفاظ قصدا، لأننا لو سبرنا غور تلك الألفاظ لوضعنا بين أيدينا مثالا مجسمًا للملاحة عند العرب وتطورها وانتشارها، واتضح من خلالها التاريخ الكامل لاختلاطهم وعلاقاتهم مع الشعوب المختلفة.

إن فهرس الألفاظ العربية القديمة التى ذكرتها آنفا سواء كانت عربية الأصل بشكل خاص أم دخلت العربية عن أية لغة أخرى، تكشف لنا أن العرب كان لديهم شغف بالملاحة قبل الإسلام أيضا.

الملاحة فى الشعر العربى القديم

كان الشعر هو المصدر الوحيد لتاريخ العرب قبل الإسلام، وفيما يبدو أننا نستطيع أن نتلمس فى أشعار شعرائهم ذخائر من الألفاظ المتعلقة بالبحر والنهر والملاحة، خاصة الذين يسكنون منهم على شاطئ النهر أو البحر، وهكذا نجد فى شعر أولئك الشعراء فى الغالب تلميحاتهم وإشاراتهم خاصة الشعراء العرب الذين كانوا فى بلاط الملوك العرب فى العراق، والذين كانوا يتنقلون ذهابا وإيابا فى البحرين والخليج الفارسى، وكانوا يحكمون على شواطئ دجلة والفرات ويطلقون عليهم المناذرة أو آل منذر بشكل عام وكانت الحيرة قصبة ملكهم.

لقد ذكر الشاعر العربى الشاب طرفة ـ الذى عاش قبل الإسلام بعشرين أو خمسة وعشرين عامًا وينتمى إلى البحرين والحيرة ـ فى قصيدته المشهورة ضمن المعلقات السبع ناقته السريعة عدة مرات، وشبه محملها المهتز يمنة ويسارا

بالسفينة الكبيرة المتمايلة ذات اليمين وذات الشمال، والرقبة الطويلة لناقته بمجداف السفينة حيث يقول:

كأن حدوج المالكية غدوة | خلايا سفين بالنواصف من دد
عدولية أو من سفين ابن يامن | يجور بها الملاح طورًا ويهتدى

صور الشاعر طرفة فى تلك الأبيات إبحار الملاحين بسفنهم فى بحر لجىٍّ لا ساحل له، فيضلون الطريق أحيانا، ويهتدون إلى الطريق السليم أحيانا أخرى بطريقة رائعة، وفى البيت الأخير يذكر اسم الملاح العربى ابن يامن، وكان يمتلك الكثير من السفن، ويقولون إن ابن يامن كان من سكان غرب البحرين، وقد صنع سفنًا عظيمة وصارت شهرته بمنزلة ضرب المثل وقد ذكر امرئ القيس ابن يامن فى بيت من شعره، وأنه كان مالكًا للكثير من البساتين والحدائق بالقرب من قصر المشقر فى البحرين يقول:

أو المكرعات من نخيل ابن يامن | دوين الصفا اللائى يلين المشقرا[1]

"والمشقر حصن فى البحرين بناه كسرى" (جمهرة أشعار العرب لابن دريد ص ١٢٩).

على كل حال سواء كان ابن يامن هذا ملاحًا أو صانع للسفن فقد كان فى العصر الجاهلى، ولكن اسم يامن هو صيغة عربية للاسم العبرى "يامين"، وفى تقديرى أنه كان أحد يهود العرب الذين كانوا يتاجرون فى السفن فى ذلك العصر، ويصور طرفة بعد ذلك السفينة وهى تبحر بقوة فى البحر وتمخر عبابه، وكأنها تشق البحر بطريقة تبدو وكأنك تشاهدها:

يشق حباب الماء حيزومها بها | كما قسم الترب المفائل باليد

(١) ديوان امرئ القيس ، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم: القاهرة. دار المعارف ١٩٨٤م، ص٥٧ والكرعات النخيل المغروس فى الماء (المترجم).

بعد ذلك يمدح طول رقبة ناقته فى أحد الأبيات هكذا:

وأتلع نهاض إذا صعدت به   كسكان بوصى بدجلة مصعد

ويتضح من هذا البيت حالة سير السفن فى نهر دجلة فى ذلك العصر، والأمر الجدير بالتأمل هنا لفظتان وردتا فى بيتى شعر طرفة، حيث استعمل فى البيت الأول لفظ عدولية للدلالة على السفينة، والتى علمنا آنفا أنها يونانية، كان الرومان يستعملونها وهى من مصطلحات بحر الروم. وفى البيت الثانى نعت السفينة بـ "بوصى" وهى فارسية الأصل ومستعملة فى الخليج الفارسى ونهر دجلة، إن استعمال شاعر واحد فى قصيدة واحدة معنى واحد بلفظين مختلفين ينتميان لقومين ولغتين وبحرين مختلفين، يؤكد أن العلاقات البحرية للعرب كانت متوازنة مع أكبر شعبين فى العالم ذلك الوقت، فكانوا يرتبطون هنا بالخليج الفارسى وهناك ببحر الروم.

كان الشاعر الأعشى ميمون من مشاهير العرب فى الجاهلية مرتبطا كذلك ببلاط الحيرة، وسنحت له الفرصة كثيرًا لرؤية دجلة والفرات والخليج الفارسى ويذكر البحر والسفينة فى أبيات عديدة، حيث يشبه ممدوحه بالنهر الذى يفيض وبالبحر الذى يتدفق بالجود والكرم. يقول:

وما مزبد من خليج الفرات   جون غوار به تلتطم
يكب الخلية ذات القلاع   قد كاد جؤجؤها ينحطم
يكأكأ ملاحها وسطها   من الخوف كوثلها يلتزم

لقد رسم هذا الشاعر الجاهلى فى تلك الأبيات صورة كاملة لمشهد العواصف البحرية. ويصور فى قصيدة أخرى مشهدًا لسحب كرم ممدوحه بتلك الألفاظ:

وما رائح روّحته الجنوب   يروى الزروع يعلو الديارا

يكب السفين لأذقانه ويصرع بالعبر أثلا وزارا

إذا رهب الموج نويته يحط القلاع ويرخى الزيارا

هذه الأشعار تصور أيضا حالة الملاح فى وقت الرياح والعواصف وتلاطم الأمواج، ويذكر له بيت شعر آخر فى السفينة وموج نهر الفرات [1].

مثل الفراتى إذا ما طما يقذف بالبوصى والماهر

نجد عند الأعشى كلمة "نوتى" اللاتينية، وكلمة "بوصى"[2] الفارسية، وهكذا فقد جمع العرب كلا المركزين البحريين فى موضع واحد.

على أن أكثر الأبيات إثارة للعجب هو بيت فى الفخر للشاعر البطل المغرور عمرو بن كلثوم من قبيلة بنو تغلب التى استوطنت ديار ربيعة (العراق) وهذا البيت فى القصيدة الخامسة من المعلقات السبع، يقول فى حماس الفخر:

ملأنا البر حتى ضاق عنا وموج البحر نملؤه سفينا

ولا يوضح هذا البيت الشجاعة البحرية للعرب فحسب بل وقوفهم على الحروب بالسفن الحربية كذلك.

وهناك شاعر تغلبى آخر هو الأخنس بن شهاب التلبى يقول فى مدح قبيلته لكيز بن عبد القيس:

لكيز لها البحران والسيف كله وإن يأتها بأس من الهند كارب[3]

وهذا البيت يلقى الضوء على العلاقات البحرية لهذه القبيلة مع الهند، وهناك شاعر عربى آخر يصور سرعة السفينة فى البحر فيقول [4]:

---

(١) ارجع إلى الأبيات فى ديوان الأعشى، طبعة جب التذكارية سنة ١٩٢٨م، ترتيب رو دالف جير ص٣١ و١٠٥.

(٢) البوصى كلمة فارسية أصلها بوزى (الجواليقى: المعرب من الكلام الأعجمى. القاهرة ١٣٦١هـ ص٥٤).

(٣) ابن حائك الهمدانى ص٢٠٤ (المؤلف) صفة جزيرة العرب. دار اليمامة، الرياض (المترجم).

(٤) لسان العرب، لفظ قلع.

مواخر فى سماء اليم مقلعة		إذا علت ظهر موج ثمت انحدرت

الملاحة فى القرآن الكريم

القرآن الكريم هو أعظم ثروة محفوظة لتاريخ العرب فى الجاهلية، وهو موجود منذ ذلك الوقت وحتى الآن، وقد سلم من التغيير والتحريف، وما ذكر فى القرآن الكريم عن البحار والسفن من الكثرة بمكان يصعب معه جمعه فى هذا الكتاب، فقد ورد ذكر السفن فى القرآن الكريم فى ثمانٍ وعشرين آية، ثلاث وعشرين آية منها وردت مع كلمة "فلك"، ووردت كلمة "جوار" فى موضعين، وجاءت كلمة "سفينة" فى آية، و"ذَاتِ أَلْوَاحٍ وَدُسُرٍ" فى آية أخرى، وكلمة "جارية" فى آية ثالثة.

وكانت بداية تاريخ السفينة فى القرآن الكريم مواكبة لطوفان سيدنا نوح فقد صدر الأمر لسيدنا نوح ببناء السفينة: "وَاصْنَعْ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا" (هود: ٣٧).

فبأى أدوات تم بناء هذه السفينة؟ يبدو الجواب واضحًا من هذا التلميح: "وَحَمَلْنَاهُ عَلَى ذَاتِ أَلْوَاحٍ وَدُسُرٍ" (القمر:١٣).

ويتضح من هذا أنهم كانوا يصنعون السفينة من خلال ثقب الألواح الخشبية ووضع المسامير وتثبيتها فى تلك الثقوب، فتبدو هكذا قوية ومحكمة لدرجة أنها تبحر بهم وتتحمل أمواج كالجبال من شدتها. "وَهِيَ تَجْرِي بِهِمْ فِي مَوْجٍ كَالْجِبَالِ" (هود: ٤٢).

كانت هذه السفينة كبيرة ومرتفعة كالجبال، وكانت تتراءى وهى تتجول بين أمواج البحر معتمدة على الرياح، وهى عندما تسير بأمان وسلام تتجلى فيها قدرة الله تعالى، يقول تعالى:

"وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِي فِي الْبَحْرِ كَالأَعْلامِ (٣٢) إِنْ يَشَأْ يُسْكِنْ الرِّيحَ فَيَظْلَلْنَ رَوَاكِدَ عَلَى ظَهْرِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ" (الشورى:٣٢)

وهناك آية أخرى يتضح منها أن أشرعة تلك السفن عالية كالجبال أيضًا "وَلَهُ الْجَوَارِي الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالأَعْلامِ" (الرحمن: ٢٤).

ويذكر الله تعالى فى غير موضع فى القرآن الكريم الناس عمومًا والعرب خصوصًا بأنه رزقهم بالسفن وسخرها لهم لكى تحملهم هم وأمتعتهم وتجارتهم وتطوف بهم بسهولة فى كل مكان:

"اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُون " (الجاثية:١٢).

"أَلَمْ تَرَى أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَا فِي الأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ "(الحج:٦٥).

وذكر تعالى فى أحد المواضع الأنهار الصغيرة أيضًا علاوة على البحر؛ والمقصود منها غالبًا الخليج الفارسى ودجلة والفرات والبحر الميت ونهر النيل؛ حيث كان العرب عامة وتجار قريش بشكل خاص يترددون عليها جيئة وذهابا.

"وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الأَنهَارَ " (إبراهيم:٣٢).

هذه السفن التى كانت تحمل أغراضهم فى ذلك الوقت، وكان العرب يستخدمونها وردت تفاصيلها فى هذه الآية: "وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْماً طَرِيّاً وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ " (النحل:١٤).

وقد ذكر بحران فى أحد المواضع أحدهما عذب والآخر مالح، ويستخرجون منهما اللؤلؤ والمرجان والأسماك وتسير فيهما السفن كذلك، والمقصود من هذين البحرين الخليج الفارسى ونهر الفرات، فماء الفرات عذب وماء الخليج مالح.

"وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمِنْ كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْماً طَرِيّاً وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاخِرَ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (فاطر:١٢).

كما ذكر هذان البحران أيضًا فى سورة الرحمن: "مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ (١٩) بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لا يَبْغِيَانِ (٢٠) فَبِأَيِّ آلاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (٢١) يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللُّؤْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ (٢٢) فَبِأَيِّ آلاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (٢٣) وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالأَعْلامِ (٢٤) فَبِأَيِّ آلاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (٢٥) "(الرحمن:١٩ ـ ٢٥).

كانت هذه السفن تسير بقوة الرياح المواتية الطيبة ومعتمدة عليها. "وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيَاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلْكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"(الروم: ٤٦).

يتضح جليا من تلك الآيات السابقة أن العرب كانوا يستخدمون صناعة السفن والملاحة لثلاثة أغراض هى:

١ ـ صيد السمك بالسفن.

٢ ـ استخراج اللؤلؤ والمرجان من البحر.

٣ ـ التجارة وحمل البضائع والمنتجات التجارية إلى الدول الأخرى وفى الاستثمار والربح.

كم كان سفر الإنسان الضعيف والعاجز محفوفًا بالمخاطر ومهددًا بها، ورهنا برحمة الرياح وكرمها على عدة ألواح من الخشب فى بحار لا ساحل لها. وفى هذه الحالة ربما تواجه تلك السفن رياح عاتية معاكسة، وسحب ورعد، وعواصف ولعله تظهر له مناظر مرعبة للموت بين أمواج الماء من كل جانب، وربما يلمع بريق الأمل من أحد الجوانب بين غيوم اليأس فتكون فقط بعناية الله الواحد بقدرته.

"وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلْكِ الْمَشْحُونِ (٤١) وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ (٤٢) وَإِنْ نَشَأْ نُغْرِقْهُمْ فَلا صَرِيخَ لَهُمْ وَلا هُمْ يُنْقَذُونَ (٤٣) إِلاَّ رَحْمَةً مِنَّا وَمَتَاعاً إِلَى حِينٍ" (يس:٤١ ـ ٤٤).

وفى آية أخرى تعرض للعرب عامة ولقريش خاصة صورة من عجز الإنسان وبؤسه وضعفه، فهو يتذكر الله فى الوقت الذى يكون فيه فى البحر، وبعد نجاته يعود مرة ثانية إلى الجموح فى خيلائه بتأثير خمر الغفلة من خلال مرآة تجاربه ومشاهداته الشخصية.

﴿فَإِذَا رَكِبُوا فِي الْفُلْكِ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ إِذَا هُمْ يُشْرِكُونَ﴾ (العنكبوت: ٥٦).

وقد ورد هذا الموضوع فى آية أخرى بطريقة مؤثرة:

" أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَةِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ (٣١) وَإِذَا غَشِيَهُمْ مَوْجٌ كَالظُّلَلِ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ فَمِنْهُمْ مُقْتَصِدٌ وَمَا يَجْحَدُ بِآيَاتِنَا إِلَّا كُلُّ خَتَّارٍ كَفُورٍ (٣٢)" (لقمان:٣١ - ٣٢).

وقد اختيرت طريقة أكثر رسوخًا فى الذهن من هذه فى سورة الإسراء حيث يخبرنا الله تعالى فيها بإحساناته أولا، ثم يوضح نكران الإنسان للجميل وكفره بنعمة الله:

"رَبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيماً (٦٦) وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِيَّاهُ فَلَمَّا نَجَّاكُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُوراً (٦٧) أَفَأَمِنْتُمْ أَنْ يَخْسِفَ بِكُمْ جَانِبَ الْبَرِّ أَوْ يُرْسِلَ عَلَيْكُمْ حَاصِباً ثُمَّ لَا تَجِدُوا لَكُمْ وَكِيلاً (٦٨) أَمْ أَمِنْتُمْ أَنْ يُعِيدَكُمْ فِيهِ تَارَةً أُخْرَى فَيُرْسِلَ عَلَيْكُمْ قَاصِفاً مِنَ الرِّيحِ فَيُغْرِقَكُمْ بِمَا كَفَرْتُمْ ثُمَّ لَا تَجِدُوا لَكُمْ عَلَيْنَا بِهِ تَبِيعاً (٦٩) وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ" (الإسراء: ٦٦ - ٧٠).

على أن الصورة الأكثر تأثيرًا ورسوخًا فى الذهن فى مجموعة الصور والمشاهد هذه هى فى الآيات التالية التى يتضح منها أن الأمواج ثائرة فى البحر ونحن نركب فى السفينة والسفينة تتهادى فى سيرها، وفجأة تهب الرياح وتتلاطم

الأمواج وتحطم شراع السفينة، وتبدأ الألواح الخشبية فى الاهتزاز وركاب السفينة منهمكون فى الدعاء والتضرع بعد الصياح والعويل ويقرون لله بالقول فى مستقبل أيامهم. يقول تعالى:

"هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّى إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِمْ بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنْ أَنْجَيْتَنَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ (٢٢) فَلَمَّا أَنْجَاهُمْ إِذَا هُمْ يَبْغُونَ فِي الْأَرْضِ بِغَيْرِ الْحَقِّ" (يونس:٢٢ ـ ٢٣).

فى تلك الآيات تتعرض السفن للمخاطر ويبكى المسافرون ويتصايحون ثم يأتى الخلاص والنجاة، لكنهم بعد أن نزلوا على الأرض نسوا هذه المصيبة. وقد صورت الآيات هذه الحالة بطريقة مؤثرة يبدو منها أن هذه الأحداث التى يخاطب بها القرآن العرب وقريشاً كانوا يواجهونها ليل نهار.

لقد كانت للعرب مهارة خاصة فى أمور البحر، مثل العلم الصحيح بسرعة الرياح واتجاهاتها المختلفة فى مختلف الفصول، والمؤشرات الخاصة للعواصف وكيفية مواجهتها والوصول بأمن وسلام إلى الدول المختلفة من خلال الرياح المعتدلة، وإنقاذ السفن من عواصف الرياح، لقد كانت لسكان البلاد الساحلية والصحراوية ملكة خاصة فى التعرف على مؤشرات العواصف، وكان الملاحون العرب يميزون بين اثنى عشر قسما من الرياح[١] هى: الجنوب، والشمال، والقبول، والدبور، وتيمنا، وجربيا والنكباء، وداجن، وأزيب، وباذخش، والحرجف، والصاروف وغيرها. وكانت تيمنا اسما لرياح جنوبية، ويطلقون فى اللغة العبرية على الجنوب كلمة "تيمن"، وكانوا يسمون الرياح الشمالية جربيا وهى مشتقة من الكلمة اليونانية جريباس، وباذخش يبدو أنها فارسية، لأن "بادخوش" هى الرياح

(١) أبو محمد الحسن بن حائك الهمدانى اليمنى المتوفى سنة ٣٣٤هـ/ ٩٤٥: صفة جزيرة العرب، المجلد الأول ص١٥٤ (طبعة بريل).

المعتدلة، لقد كانت لدى العرب خبرة واطلاع واسعان بالأنواع المختلفة للرياح والخواص المختلفة لتلك الرياح وسرعتها واتجاهاتها، ولكل رياح منها اسم مستقل بها فى لغة العرب، وكان من بينهم كبار المتخصصين فى هذا الفن، وقد راج بينهم علم الأنواء وعلم مهابِّ الرياح بشكل خاص، وقد ألفت كتبا كثيرة باللغة العربية عن علم الأنواء عند العرب تناولت تجاربهم فيه، وقد توصلنا إلى الأدلة على ذلك من خلال شعرهم، ويعد كتاب الأنواء لأبى حنيفة الدينورى المتوفى سنة 28هـ أهم كتاب فى هذا العلم.

وتشير هذه الآيات من القرآن الكريم إلى تلك الأمور:

"وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيَاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلْكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (الروم: ٤٦).

وبمناسبة السفر فى البحار يقول تعالى:

"فَيُرْسِلَ عَلَيْكُمْ قَاصِفًا مِنَ الرِّيحِ فَيُغْرِقَكُمْ "(بنى الاسراء:٦٩).

﴿حَتَّى إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِمْ بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ﴾ (يونس:٣).

ويقول القرآن الكريم بعد ذكر السفن فى البحار:

"وَتَصْرِيفِ الرِّيَاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ"(البقرة: ٢٠).

كانت هذه السفن تبحر بالليل وبالنهار، ففى النهار كانت تعرف الميناء المقصودة من علامات السواحل، ومن الطرق البحرية، ومن الجبال، ولكنها كانت تكتشف الاتجاهات عن طريق النجوم فى ظلمات الليل، وكانت للعرب ملكة خاصة فى هذا الفن أيضًا، وتفيض أشعارهم بتلميحات عن النجوم، وكانوا يحددون اتجاهات النجوم بحسب موقع الدول، ويسمون أكثر النجوم بأسماء الدول، وكانوا يستعملون فى تلك الأعمال بنات النعش، والفرقدين، والثريا، والشعرى، وسهيل،

والزهرة، ودبور، ودبران وعشرات النجوم الأخرى، وكانوا يطلقون على سهيل "سهيل اليمانى"، وعلى الشعرى "شعرى اليمانية" وغيرها، وكانوا يكتشفون تغير الفصول من غروب نجم الثريا، ولهذا يقول القرآن: "وَالنَّجْمِ إِذَا هَوَى"(النجم: ١).

وقد نشرت دائرة المعارف بحيدر آباد الدكن فى هذا الموضوع كتابًا مفيدًا هو كتاب "الأزمنة والأمكنة" للإمام المرزوقى المتوفى سنة ٤٥٢هـ.

ويثبت من القرآن الكريم أن العرب كانت لهم اليد الطولى فى هذا الفن أيضًا فبعد ذكر السفن يقول:

"وَأَلْقَى فِي الأَرْضِ رَوَاسِيَ أَنْ تَمِيدَ بِكُمْ وَأَنْهَاراً وَسُبُلاً لَعَلَّكُمْ تَهْتَدُونَ" (النحل: ١٥).

"وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمْ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ قَدْ فَصَّلْنَا الآيَاتِ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ" (الأنعام:٩٧).

ولكن عندما ينطفئ هذا المصباح السماوى فى ظلمات الليل الموحش وسط السحب والغيوم، فيمكننا أن نقدر الحالة القلبية للمسافرين فى السفينة، فكم كانت صورة هذا المنظر مخيفة؟

"أَوْ كَظُلُمَاتٍ فِي بَحْرٍ لُجِّيٍّ يَغْشَاهُ مَوْجٌ مِنْ فَوْقِهِ مَوْجٌ مِنْ فَوْقِهِ سَحَابٌ ظُلُمَاتٌ بَعْضُهَا فَوْقَ بَعْضٍ إِذَا أَخْرَجَ يَدَهُ لَمْ يَكَدْ يَرَاهَا وَمَنْ لَمْ يَجْعَلْ اللَّهُ لَهُ نُوراً فَمَا لَهُ مِنْ نُورٍ"(النور:٤٠).

إن قريشًا والعرب لم يجربوا بأعينهم هذا النوع من الأسفار البحرية، فما عساه أن تتركه هذه التشبيهات عليهم من أثر؟

لقد صارت عناية الله كنور هداية فى تلك الظلمات، فأرشدتهم فى هذا البحر المخيف فكم كانت لها من أثر على قلوب العرب؟

فأية طريقة استعملها القرآن لإثبات قابلية التأثير لملوكية الله تعالى؟

"أَمَّنْ جَعَلَ الأَرْضَ قَرَاراً وَجَعَلَ خِلالَهَا أَنْهَاراً وَجَعَلَ لَهَا رَوَاسِيَ وَجَعَلَ بَيْنَ الْبَحْرَيْنِ حَاجِزاً أَئِلَهٌ مَعَ اللَّهِ بَلْ أَكْثَرُهُمْ لا يَعْلَمُونَ (٦١) أَمَّنْ يُجِيبُ الْمُضْطَرَّ إِذَا دَعَاهُ وَيَكْشِفُ السُّوءَ وَيَجْعَلُكُمْ خُلَفَاءَ الأَرْضِ أَئِلَهٌ مَعَ اللَّهِ قَلِيلاً مَا تَذَكَّرُونَ (٦٢) أَمَّنْ يَهْدِيكُمْ فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَمَنْ يُرْسِلُ الرِّيَاحَ بُشْراً بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ أَئِلَهٌ مَعَ اللَّهِ تَعَالَى اللَّهُ عَمَّا يُشْرِكُونَ"(النمل:٦١ - ٦٣).

كم له من أسلوب بيان مؤثر وراسخ فى الذهن؟ يقول تعالى فى سورة أخرى:

" قُلْ مَنْ يُنَجِّيكُمْ مِنْ ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ تَدْعُونَهُ تَضَرُّعاً وَخُفْيَةً لَئِنْ أَنْجَانَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ (٦٣) قُلِ اللَّهُ يُنَجِّيكُمْ مِنْهَا وَمِنْ كُلِّ كَرْبٍ ثُمَّ أَنْتُمْ تُشْرِكُونَ" (الأنعام:٨).

إن أسلوب البيان فى هذا الموضوع يعد شهادة علانية بأن العرب كانوا يسافرون أسفارًا بحرية كثيرة، وقد رأينا هذا النوع من المشاهد بأعيننا.

الرحلات البحرية العربية فى عصر النبوة

والآن نحن فى ذلك العصر، وقد طلع نور النبوة وانقشعت سحب الجاهلية السوداء، ورغم ذلك فإن العرب حتى الآن لم يفسحوا لهذا النور مكانا فى صدورهم، فقد كانت جميع عادات العرب القديمة وتقاليدهم لا تزال قائمة، ومن يراقب شيئا فى ذلك العصر يجب عليه فهم الشخصية القديمة للعرب، لقد شاهدنا العرب فى ذلك العصر وهم يترددون هنا وهناك على سفنهم، وكانت الحبشة دولة بحرية وبمثابة وطنهم الثانى فكانوا يذهبون إليها عندما يريدون، ويرحلون عنها عندما يرغبون، وكان الرومان يتنقلون فى البحر الأحمر ذهابا وإيابا، وتحطمت إحدى السفن التجارية الرومانية قبيل ذلك العصر قرب جدة وقد اشترت قريش أخشابها وسقفت بها سطح الكعبة[١].

(١) سيرة ابن هشام، ذكر بناء الكعبة.

وعندما هبت عواصف الظلم والجور على المسلمين فى مكة، سمح الرسول صلى الله عليه وسلم للمسلمين بعبور البحر والهجرة إلى الحبشة، وهكذا ففى السنة الخامسة للهجرة هاجرت قافلة مكونة من أحد عشر رجلا وأربع نساء، عندما وصلوا إلى جدة وجدوا هناك سفينتين تجاريتين تستعدان للإبحار إلى الحبشة، فركبوا فيهما ووصلوا الحبشة ووصل مبعوث قريش فى إثرهم، ولكنه فشل فى مسعاه[١].

وسرعان ما وصل الحبشة إشاعات وأخبار مختلفة بتهجير قريش للمسلمين من مكة بسبب دعوة الرسول صلى الله عليه وسلم فقرر بعض المسلمين العودة إلى مكة، وعلى الفور هاجرت إلى الحبشة قافلة من ثمانين مسلمًا، وعندما هاجر الرسول صلى الله عليه وسلم إلى المدينة المنورة، عاد بعض المسلمين من الحبشة إلى المدينة المنورة، وفى سنة ٦هـ، كتب رسول الله صلى الله عليه وسلم رسالة إلى النجاشى ملك الحبشة وأرسلها مع عمرو بن أمية الضمرى، وفى نفس السنة شكل النجاشى وفدًا مؤلفًا من ستين رجلا وأرسلهم إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم، ومن سوء الحظ أن السفينة تحطمت بهم وهم فى عرض البحر[٢].

وفى سنة ٧هـ، عاد مهاجرو قريش من الحبشة إلى المدينة، وعادت أم المؤمنين أم حبيبة رضى الله عنها أيضًا، وقد أرسلهم النجاشى بعد أن أركبهم فى سفينتين ووصلوا إلى مرفأ جار ميناء المدينة المنورة[٣]، وهذه الميناء فى الجزيرة العربية على ساحل البحر الأحمر وهى خلف ميناء أيلة (العقبة) بعشرة منازل، ووصلوا المدينة المنورة من هناك بعد سفر يوم وليلة[٤]، ولعلها قرب ينبع.

وقد استقل نحو اثنين وخمسين من المسلمين العرب الجدد من قبيلة أشعر باليمن سفينة وتوجهوا إلى المدينة المنورة، ولكن تغير اتجاه الرياح ووصلوا إلى

---

(١) تاريخ الطبرى، المجلد الثالث، ص١١٨٢، طبعة بريل.

(٢) المصدر السابق ص١٥٧٠.

(٣) تاريخ الطبرى، المجلد الثالث، ص١٥٧١

(٤) ياقوت الحموى: معجم البلدان، (جار).

الحبشة، وكان المسلمون المهاجرون من مكة موجودين هناك، فاستقبلوهم بحفاوة واصطحبوهم معهم على سفينتهم وتوجهوا إلى المدينة المنورة سنة 7هـ، وقد وصلوا فى ذلك الوقت عندما كان المسلمون يفتحون خيبر، وأطلقوا على هؤلاء المهاجرين اسم أهل السفينة(١).

كانت هذه نزهة فى البحر الشرقى أى البحر الأحمر، وفى الغرب كانت رحلاتهم مستمرة فى بحر الروم فى ذلك العهد وكانت قبائل لخز وجذام يستوطنون حدود الشام، وكانت لهم علاقات مع الروم، وكان أكثرهم قد اعتنق المسيحية لتأثرهم بالروم، كان منهم شخص يدعى تميم الدارى قد اعتنق الإسلام، وعندما حضر إلى المدينة المنورة حكى قصته؛ حيث كان قد استقل سفينة بحرية مع ثلاثين رجلا من لخم وجذام وهبت رياح معاكسة فظلوا فى البحر لمدة شهر وتحطمت السفينة فتركهم واستقل مركبًا صغيرة حتى وصل إلى إحدى الجزر(٢).

فالراوى يرتاب وتساوره الظنون فهل حدثت هذه القصة فى بحر اليمن أم فى بحر الشام؟ ولكن لأنها تتعلق بلخم وجذام فقد حددها فى بحر الشام.

وبعد هذا التفصيل أنقل هنا عدة فقرات من كتاب "التمدن الإسلامى" المعروف للمؤرخ المصرى المسيحى المشهور جورجى زيدان (وقد انتقده العلامة شلبى النعمانى فى كتاب ونشر فى مصر والهند):

(لم يركب العرب البحر قبل الإسلام إلا ما كان من سفائن حمير وسبأ أيام التبابعة، ولهذا كانوا يتاجرون فى البر والبحر، لكن عرب الحجاز كانوا يخافون البحر ولا يجسرون على ركوبه)(٣)، (المجلد الأول ذكر أساطيل البحر).

بعد أن انتشينا آنفا من البحث بشكل كامل فهل يتأتى لأى عالم الجرأة لتأييد هذه السطور التى قيلت؟.

---

(١) صحيح مسلم: فضائل الأشعريين.

(٢) صحيح مسلم: ذكر الدجال.

(٣) جورجى زيدان: تاريخ التمدن الإسلامى ٢٠٥/١٠ (المترجم).

العصر الإسلامى

مثلما منح الإسلام العرب دينًا جديدًا منحهم كذلك حضارة جديدة، وجعل من العرب أمة وجمع شملهم فى أخوة بعد أن كانوا متفرقين متشردين، وضخ فى شرايين تجارتهم وسياستهم دماء جديدة دفعتهم للرقى والتحمس له، وقد ظل الإسلام محصورًا داخل حدود الجزيرة العربية حتى عصر نبوة الرسول صلى الله عليه وسلم، وفى سنتى خلافة أبو بكر الصديق دخل إلى حدود العراق والشام، وفى زمن خلافة عمر بن الخطاب توجه إلى فارس والخليج الفارسى من ناحية، وإلى الشام وفلسطين من ناحية أخرى، ووصل حتى مصر والإسكندرية، وكانت فارس ومصر هما المركزين البحريين للقوتين الأعظم فى ذلك العالم؛ حيث كان الخليج الفارسى هو المعسكر البحرى لكسرى، وبحر الروم هو المعسكر البحرى لقيصر.

وكانت أيلة الميناء القديمة على الخليج الفارسى سوقًا للتجارة البحرية عند الإيرانيين فكانت السفن تبحر منها إلى الهند والصين، وكانت للإسكندرية نفس هذه المكانة فى بحر الروم، فتتجه منها السفن إلى القسطنطينية والأندلس وشمال أفريقيا وأوروبا، وقد وصلت فتوحات العرب إلى الخليج الفارسى وبحر الروم، وكانوا متأهبين للسماح لهم، بالتقدم نحوها، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب، خليفة العصر، لم يسمح لهم بذلك، ولكن رغم ذلك بدأ جيش العرب الهجوم البحرى يملأه الحماس دون أن يسمح الخليفة عمر لهم، ولم يكن السبب فيمنع عمر بن الخطاب لهم أنه كان يضطرب خوفًا من مخاطر البحر كما يفهم من تلك القصة، عندما كتب إلى عماله يسألهم أن يخبروه بحالة البحر، فكتب له أحدهم ردًا على رسالته قائلا: "دود على عود" بل كان السبب هو أن العرب لم تكن لديهم تجربة فى المعارك البحرية، بينما كان الروم والفرس ماهرين فيها، وحدث بالمصادفة أن حمل العرب على إقليم فارس بإيران حملة بحرية بالسفن عن طريق البحرين، ولكنها منيت بالفشل وأصابتهم أضرار عظيمة، وكان ذلك فى

أيام خلافة عمر بن الخطاب رضى الله عنه، وكان علاء بن الحضرمى حاكمًا على البحرين، وهو الذى قاد هذه الحملة، وقد غضب الخليفة عمر بن الخطاب غضبًا شديدًا عندما أخبره بها(١).

وكان معاوية بن أبى سفيان حاكمًا على مصر والشام فأراد الهجوم البحرى على الروم، وطلب الإذن من الخليفة عمر بن الخطاب، لكنه لم يأذن له وأرسل له يقول: "وقد علمت ما لقى العلاء" (الطبرى: سنة ٢٨ص ٢٨٢٢).

على كل حال كانت هذه المعركة البحرية أول معركة فى تاريخ العرب، حيث قام علاء بن الحضرمى حاكم البحرين بتجهيز السفن فى البحرين، وحمل على إقليم فارس بإيران عن طريق البحر، وقد توجه الإيرانيون نحو الساحل أيضا وتقدموا إليهم، وأحدقوا بهم المخاطر وقاموا بمحاصرتهم، وفى النهاية وجد العرب الخلاص والنجدة عندما وصلهم المدد والمؤن عن طريق البر وفتحوا المدينة.

ربط النيل بالبحر الأحمر

ولكن من ناحية أخرى بدأ عهد الملاحة الآمنة منذ أيام الخليفة عمر بن الخطاب وقد ظهر لها سبب طبيعيا ففى سنة ١٨هـ أصاب الجزيرة العربية القحط المشهور؛ ولهذا خطط عمر بن الخطاب لجلب القمح من مصر، ولكن هذا القمح كان يصل متأخرًا عن طريق البر، لهذا قرر حفر أحد الأنهار ليربط النيل بالبحر الأحمر، وكان يبعد عن النيل بتسعة وستين ميلا طوليًا، وقد أنجز هذا العمل فى ستة أشهر من العمل الشاق والمضنى، وفى السنة الأولى حملت عشرون سفينة ثمانين ألف أردب قمحًا ودخلت إلى البحر الأحمر عن طريق النيل، ووصلت ميناء جار بالمدينة المنورة ورست فيها.

وظل هذا النهر يجرى لفترة من الزمن، ازدهرت فيها التجارة البحرية بين مصر والجزيرة العربية ازدهارًا عظيمًا، وظل هذا النهر يؤدى دوره حتى أيام عمر بن عبد العزيز الأموى سنة١٠٠هـ، ثم ردمت بعض أجزائه لعدم اهتمام العمال به،

(١) تاريخ الطبرى، أحداث سنة ٥١٧ ص٢٥٤٦.

كما ردمه المنصور العباسى لهدف سياسى خاص به ثم أعيد تطهيره وظل يجرى[1] لفترة من الزمن.

- التفكير فى قناة السويس

- كانت أولى الأفكار التى تواردت على ذهن عمرو بن العاص عندما كان حاكمًا على مصر هى أن يحتفر نهرًا بين البحر الأحمر وبحر الروم (البحر المتوسط) ويصل بين كلا البحرين، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب خالف رأيه، يكتب أبو الفدا فى كتابه «تقويم البلدان» نقلا عن ابن سعيد المغربى: "عند الفرما يقرب بحر الروم من بحر القلزم حتى يبقى بينهما نحو سبعين ميلا، قال وكان عمرو بن العاص أراد أن يخرق ما بينهما فى مكان يعرف بذنب التمساح، فنهاه عمر بن الخطاب وقال: كانت الروم تخطف الحجاج"[2].

ولعل الخطر الذى كان عمر - بعيد النظر - يخشاه من رفضه لهذا الاقتراح لا يستطيع أن يدركه جاهل فى الشرق اليوم.

لقد كانت هناك ميناء بحرية إيرانى اسمه أبلة على الخليج الفارسى من ناحية بلاد فارس استولى عليها العرب سنة ١٤هـ، وهكذا كان للعرب فى عهد عمر بن الخطاب ميناءان تجاريتان كبيرتان إحدهما ميناء "جار" على البحر الأحمر على ساحل الجزيرة العربية، والآخرى ميناء أبلة على الساحل العراقى من الخليج الفارسى.

ميناء الجار

- تم إنشاء ميناء الجار على الساحل العربى للبحر الأحمر، وكانت غالبًا بالقرب من ميناء ينبع الحالية، وعندما عاد المسلمون من الحبشة سنة ٧هـ، نزلوا فى ميناء الجار هذه، ويتضح من هذا أنها كانت معروفة قبل الإسلام وقد زادت

---

(١) المقريزى وحسن المحاضرة، ذكر نهر أمير المؤمنين.

(٢) أبو الفدا: تقويم البلدان، طبعة ريس، ص١٠٢.

أهميتها بعد ذلك عندما تم فتح مصر والشام فى عهد الخليفة عمر بن الخطاب، ثم نالت هذه الميناء مكان الصدارة عندما تم حفر نهر يصل بين نهر النيل والبحر الأحمر خاصة عندما أصبحت المدينة المنورة عاصمة الدولة الإسلامية وجار الميناء الخاصة بها، فكانت البضائع والأمتعة تصل إليها من كل مكان، وكانت السفن ترفأ إليها من الصين والهند وعدن ومصر والحبشة، وقد تضاعف بهاؤها ورونقها فى القرون الأولى للإسلام واشتهرت بالعلوم والفنون وقد ولد بها وترعرع كبار العلماء وبنيت فيها[1] مبانٍ عظيمة.

وكانت هناك جزيرة فى البحر على مساحة ميل طولا وميل عرضا فى الجهة المقابلة لميناء الجار، فكانت السفن ترسو فيها اسمها قراف، وكانت ميناء خاصة بالسفن القادمة من الحبشة، وكان يعيش بها تجار مثل ميناء الجار[2].

أبلة

كان ميناء أبلة تقع على ساحل نهر دجلة وتبعد قليلا عن ميناء البصرة وكانت أحد معسكرات الجيش فى عهد الحكم الفارسى، وهى ميناء تجارية أيضًا واستولى عليها العرب سنة ١٤هـ، وكانت هذه الميناء خاصة بسفن الصين والهند وقد هنأوا الخليفة عمر بن الخطاب بفتح هذه الميناء وأرسلت له هذه الكلمات: "هذه ميناء سفن الصين والهند وفارس والبحرين وعمان وقد حصلنا على الذهب والفضة هنا ضمن مال الغنيمة"[3].

وقد ظلت المكانة البحرية لميناء أبلة كذلك فى أيام حكم العرب، واستمرت قائمة بشكل متواصل حتى سنة ٢٥٦هـ، ولكنها خربت فى حرب الزنج فى نفس هذا العام[4].

---

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان، جار.
ـ انظر معجم البلدان: ٢/ ٩٢ - ٩٣ دار صادر ، بيروت. لبنان (المترجم).
(٢) ياقوت الحموى: معجم البلدان. جار
(٣) أبو حنيفة الدينورى المتوفى سنة ٢٨٢هـ: الأخبار الطوال، طبعة ليدن، ص١٢٣.
(٤) انظر تلك الأحداث فى تاريخ الطبرى سنة ٢٨هـ.

البصرة

- موقع البصرة هو القرناء الحالى عند التقاء دجلة والفرات بالقرب من شط العرب على الخليج الفارسى، وقد تم تعمير ما بين البصرة والقرناء وشط العرب سنة ١٤هـ بأمر من الخليفة عمر بن الخطاب، وقد تطورت ونهضت سريعا بسبب موقعها، وأصبحت فى أيام معدودة منافسا بحريا لميناء أبلة، وتدريجيا بدأت تأتى إليها سفن الهند والصين مباشرة، وعندما استولى العرب على السند فى سنة ٩٧هـ تطورت حركة الذهاب والإياب بين السند والبصرة تطورًا عظيمًا.

موانئ العهد العثمانى

- يبدأ العصر الذهبى للملاحة عند العرب من أيام خلافة عثمان بن عفان رضى الله عنه، وكان معاوية بن أبى سفيان أميرًا على مصر والشام، وعلاء بن الحضرمى عاملا على البحرين، وكان عبد الله بن قيس الحارثى أول أمراء البحر عند العرب فقد حمل على الروم خمسين حملة بحرية، وكانت بداية تلك الحملات سنة ٢٨هـ، وقد تفوق على الروم وساد عليهم، وفى آخر الحملات البحرية تعرف الروم إليه وقتلوه فى بحر الروم عندما كان وحيدًا فى مركب صغيرة بعيدًا عن الجيش.

وفى سنة ٢٨هـ حمل العرب على قبرص وكان معاوية أميرًا على الجيوش البحرية الشامية، وعبد الله بن سعد بن أبى سرح قائدًا للجيش البحرى المصرى(١)، ثم استولى العرب تدريجيًا بعد ذلك على أكثر الجزر فى بحر الروم.

ومن ناحية أخرى بدأت حملات العرب البحرية على بحر الهند والخليج الفارسى منذ ذلك الوقت، وقد عين الخليفة عمر بن الخطاب عثمان بن أبى العاص الثقفى حاكمًا على البحرين وعمان خلفا لعلاء بن الحضرمى، وقام عثمان من جانبه بتفويض أخيه الحكم بن أبى العاص بأمر البحرين نيابة عنه، وكانت

---

(١) الأعظمى: تاريخ البصرة، بغداد، ص١١.

البحرين مرفأ تمر به السفن التجارية للدول الشرقية ذهابا وإيابا، ومنها بدأت فكرة إعداد الأساطيل البحرية وتجهيزها، وهكذا قام الحكم بتسيير أسطول حربى ناحية الهند، ولهذا حمل عليه أسطول الحكم، ثم أنفذ حملة أخرى إلى بهروج، وأرسل سفنًا أخرى لأخيه المغيرة بن أبى العاص للحملة على ميناء ديبل (تهامة) بالسند[1]، ويتضح من تلك الأحداث أن الملاحين العرب كانوا يعلمون فى ذلك الوقت جهات تلك المدن أو أنهم كانوا يستعينون بالملاحين الإيرانيين.

ومن المصادفات العجيبة أن أول حملة على الهند كانت على يد شاب ثقفى، وآخر حملة أيضا كانت على يد الشاب محمد بن قاسم الثقفى الذى فتح السند بأسرها سنة ٩٢هـ.

عهد بنى أمية

- بعد الخلافة الراشدة اتخذ بنو أمية دمشق عاصمة لحكمهم، فاهتموا بالملاحة شأنها شأن باقى أمور الدولة الأخرى، وظهر لهم سبب دعاهم للمزيد من الاهتمام بالملاحة وهو هجوم الروم على سواحل الشام سنة ٤٩هـ، ولهذا أعد معاوية بن أبى سفيان خططًا مناسبة لمنع الروم والتصدى لهم، ولم يكن للعرب آنذاك سوى دار لصناعة السفن فى مصر، فاقتضت الضرورة إقامة دارًا أخرى فى الشام، ولهذا قرروا مضاعفة عدد الصناع الذين بدأوا فى صناعة السفن على سواحل الشام واتخذوا من مدينة عكا مركزًا لهم (البلاذرى" ص ١١٧ - ١١٨) بعد ذلك أعد معاوية العدة وأكمل استعداداته للحملات البحرية على الروم، بل إنه تقدم فى بحر الروم واستولى على جزر بحر الروم بعد أن حاصرها، وهكذا

(١) البلاذرى: فتوح البلدان، ص٤٣١ ، ٤٣٢، باب فتوح السند، وياقوت الحموى: معجم البلدان، باب البحرين، وقد ذكر البعض تاريخ هذه الحملة سنة ١٥هـ ولكن المشكلة هى أن عثمان الثقفى لم يكن حاكما هناك حتى هذه السنة، وتحديد التاريخ يحتاج إلى بحث وتحقيق، لكن على كل حال لقد كانت الحملة فى نهاية عهد خلافة عمر بن الخطاب وبداية عهد خلافة عثمان بن عفان. (المؤلف).

فقد حمل على جزيرة صقلية فى الإقليم الساحلى لإيطاليا، واستولى جنادة بن أبى أمية الأزدى المتوفى سنة ٨٠ هـ على رودس فى سنة ٥٢هـ، بأمر من معاوية وأسس العرب هناك مستعمرة بحرية، وفى سنة ٥٤هـ فتح جنادة جزيرة تسمى أرواد بالقرب من القسطنطينية ثم حمل على جزيرة كريت(١).

واتخذ عبد الملك بن مروان دارا للصناعة عظيمة لصناعة السفن فى تونس(٢).

وفى عهد عبد الملك هذا عين سنة ٧٥هـ الحجاج بن يوسف الثقفى المتوفى سنة ٩٥هـ نائبا عنه فى الأقاليم الشرقية؛ أى أنه تولى إدارتها من العراق إلى تركستان والسند وكانت الكوفة دارا لإمارته، واستمر عهد إمارته أربعين سنة وتطورت الملاحة التجارية العربية فى البحار الشرقية تطورا عظيما، فكانت السفن التجارية العربية تصل حتى سرنديب، وقد قام القراصنة البحريون بنهب تلك السفن على ساحل الهند فكان جزاؤهم نتيجة لهذا أن حمل على السند من الناحيتين البرية والبحرية(٣) وفتحها.

وكانت السفن التى تبحر فى بحر السند والخليج الفارسى قبل الحجاج تركب وتضم أجزاؤها وألواحها الخشبية بالفتائل والأحبال، بينما كانت سفن بحر الروم تركب أجزاؤها بمسامير حديدية، فقام الحجاج بترويج هذه الطريقة فى صناعة السفن ووضع الزفت والقار على الألواح الخشبية لمنع تسرب المياه بدلا من الزيت واستخدام المراكب المسطحة بدلا من المراكب ذات الأطراف الحادة(٤).

---

(١) انظر البلاذرى ص٢٣٦ باب فتوح الجزائر.

البلاذرى: فتوح البلدان، مكتبة النهضة المصرية،القاهرة ١٩٥٦م ٣/ ٢٧٨ ، ٢٧٩. (المترجم).

(٢) مقدمة ابن خلدون، باب قيادة الأساطيل، ص٢١٠.

ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون بتحقيق حامد أحمد الطاهر، دار الفجر، القاهرة طبعة أولى ٢٠٠٤م ص٣١٤ (المترجم).

(٣) البلاذرى: فتوح السند ٤٣٥٠. (المترجم).

(٤) ابن رسته: الأعلاق النفيسة، ليدن، ص١٩٥، ١٩٦.

ظلت دار صناعة السفن فى عكا قائمة حتى عهد عبد الملك، ولسبب ما نقل هشام بن عبد الملك هذا المصنع من عكا إلى صور، وطبقا لبيان الواقدى، فإن السفن ظلت تصنع فى عكا منذ أيام معاوية حتى يزيد، وانتقلت إلى صور عندما وصل بنو مروان إلى سدة الحكم، وظلت هناك حتى خلافة المتوكل (سنة٢٤٧هـ) فى عهد الدولة العباسية[١].

- الحملة البحرية على الهند

- من المشهور بشكل عام أن الهند قد تعرضت دائما لحملات شعوب خارجية منذ بداية التاريخ وحتى الحقبة الأوربية، لكن فيما عدا الأوربيين لم يهجم عليها أحد عن طريق البحر، وغير صحيح أن العرب الذين حملوا على الهند، حملوا عليها من الناحيتين البرية والبحرية، فقد كانت الحملات التى تمت فى عهد الخليفة عثمان بن عفان رضى الله عنه على تهانة وبهروج وتهاته (ديبل) حملات بحرية، ثم كانت الحملة التى تمت على السند بتوجيه من محمد بن قاسم الثقفى سنة 93 هـ، ومع أن قسمًا من جيشه حمل على السند بعد أن وصل إلى مكران عن طريق شيراز، لكن القسم الآخر من جيشه وصل عن طريق البحر مع جميع عتاده وأسلحته الحربية وتقدم[٢] بعد أن استولى على ميناء تهاته (ديبل) وبعد ذلك ظل المدد يصل إليه عن طريق البحر، وفيما بعد فى سنة ١٠٧هـ، عندما جاء جنيد بن عبد الرحمن المرى إلى السند بعد تعيينه واليا عليها، وقعت معركة بحرية بينه وبين راجاجى سيه، واستولت قواته على مندل وبهروج وغيرها، والقسم الثانى من الجيش حمل على مالوه (مالبة) تحت قيادة حبيب بن مرة واستولى على إجين (أو زين) كما استولى فى الغالب على الكجرات، لأن البلاذرى يقول: "وفتح الجند البيلمان والجزر" ص٤٤٢.

وكانوا قد احتفروا أنهارًا كثيرة فى العراق فى أيام بنى أمية بغرض الملاحة والرى والسقيا، واليوم يستطيع المرء أن يتأكد مما قاله الإصطخرى بأنه (كان فى

---

(١) البلاذرى فتوح البلدان، ليدن، ص ١١٧، ١١٨.

(٢) البلاذرى: ص٤٢٦ طبعة بريل «ووافته سفن كان حمل فيها الرجال والسلاح».

حدود منطقة البصرة مائة وعشرون ألفا من هذه الأنهار فى أيام إمارة بلال بن أبى بردة سنة ١٠٩هـ، وكانت السفن الصغيرة تسير فيها). (ليدن ص ٨٠).

كانت هذه آخر مآثر حياة بنى أمية، وفى سنة ١٣٢هـ دبت فيهم عوامل الضعف والانهيار، وتولى بنو العباس زمام حكم العرب ونقلوا عاصمة ملكهم من الشام إلى العراق، بدلا من بحر الروم صار الخليج الفارسى وبحر العرب وبحر الهند أقرب إليهم.

بنو العباس

اكتمل حكم بنى عباس فى عهد المنصور، على كل حال ازدهرت التجارة البحرية مع المشرق، وزادت حركة الملاحة بشكل كبير بسبب قربهم من دجلة والفرات والخليج الفارسى، وفى سنة ١٥٢هـ أسس المنصور مدينة بغداد على ساحل دجلة، فصار لكل قصر أو منزل فى هذه المدينة نهرا، وقد تم اختيار هذا الموضع لإقامة قصبتهم بهدف أن تكون حركة الملاحة والتجارة البحرية من كل أنحاء العالم عن طريق دجلة والفرات، وهكذا يقول ابن واضح اليعقوبى (سنة٢٧٧) مؤرخ العهد القديم لعروج بنو العباس:

"قال المنصور: ما رأيت موضعًا أصلح لبناء مدينة من هذا الموضع بين دجلة والفرات وشريعة البصرة والأبلة وفارس وما والاها والموصل والجزيرة والشام ومصر والمغرب ومدرجة الجبل وخراسان، فاختط مدينته المعروفة بمدينة أبى جعفر فى الجانب الغربى من دجلة"(١).

ويقول اليعقوبى فى كتاب البلدان: "لقد استحسن المنصور هذا الموضع لأنه جزيرة بين دجلة والفرات، دجلة شرقيها، والفرات غربيها، مشرعة للدنيا، كل ما يأتى فى دجلة من واسط، البصرة والأبلة والأهواز وفارس وعمان واليمامة

(١) اليعقولى: تاريخ اليعقوبى: دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢م ٢٠/ ٢٦١. (المترجم).

والبحرين وما يتصل بذلك، فإليها ترقى، وبها ترسو، وكذلك ما يأتى من الموصل وديار ربيعة، وأذربيجان وأرمينية مما يحمل فى السفن فى دجلة. وما يأتى من ديار، والرقة، والشام والثغر ومصر والمغرب مما يحمل فى السفن فى الفرات"(١).

ومن رونق هذه المدينة وبهائها جانب التجارة البحرية ونضع فى اعتبارنا تلك المحلة التى شيدت من أجل التجار وشقوا منها نهرا للفرات، فكانت السفن المحملة بالبضائع تصل إلى هذه المحلة من المدينة وإلى المدينة ومنها إلى هذا النهر الصناعى، وكذلك من البحر إلى نهر الفرات، ومن الفرات إلى نهر كرخايا(٢) ويتم هناك تنزيل البضائع (٣).

وعلاوة على هذا شقت أخرى لهذا الغرض، مثل نهر عيسى الذى يتفرع من نهر الفرات، وكان هناك نهر كبير تسير فيه سفن كبيرة كانت تحمل الدقيق من الرقة وجميع أنواع البضائع التجارية، وتأتى بها إلى الشام ومصر، وكانت تشحن بالبضائع وتعود أدراجها، وشيدت على سواحله مستودعات بضائع التجار ومخازنهم، وكان الماء يتدفق فيه ويجرى فى كل وقت فلا تتوقف حركة ملاحة السفن فيه فى أى وقت(٤).

وبعد بغداد كان هناك موضع يسمى صرصر به نهر صرصر، وكانت تسير فيه المراكب (الإصطخرى ـ ٨٥). وكانت المراكب تصل إلى نهر دجلة بعد أن تخرج من نهر الفرات ومن نهر عيسى (الإصطخرى ـ ٨٥)، ويتضح أن العرب فى العصر العباسى قد تطور ذوقهم التجارى وشغفهم به أكثر من ذى قبل، ويرجع سبب ذلك إلى أن المناصب والوظائف المدنية والعسكرية التى حصل عليها العرب فى أيام حكم بنى أمية قد سلبت منهم فى عهد بنى العباس، وفى بداية الحكم استولى الفرس على الوظائف فى المدينة سنة ١٣٢هـ، وظلت الوظائف والمناصب العسكرية فقط فى أيدى العرب، وبعد ذلك فى عهد المعتصم سنة ٢١٨هـ أسندت

---

(١) اليعقوبى: كتاب البلدان. ليدن ص٨.
(٢) الصواب نهر كخايا أحد روافد نهر الفرات.
(٣) اليعقوبى: كتاب البلدان. ليدن: ص٢٣٨ و٢٤٦.
(٤) اليعقوبى: كتاب البلدان. ليدن. ص٢٥٠.

المناصب العسكرية للأتراك، ولهذا السبب لم تبق لهم أية وسيلة شريفة للحصول على الثروة سوى التجارة.

وعلى الرغم من كل هذا فإن سلسلة فتوحاتهم البحرية قد أنجزت فى هذه الحقبة المختصرة.

وقد استولى خلفاء بنى أمية على السند، وبدأت الرحلات البحرية بين السند والبصرة بانتظام، وفى سنة ١٥٩هـ قام العرب بحملة بحرية على سواحل الكجرات فى أيام الخليفة المهدى العباسى، وكان قائدها عبد الملك بن شهاب المسمعى، وفى سنة١٦٠هـ وصل هذا الجيش إلى مدينة باربد على ساحل الكجرات(١).

والاسم الأصلى لـ"باربُد" هو "بهار بهوت" وتوجد حتى الآن بالقرب من بهروج ولكنها خربة وغير آهلة.

ولقد ظلت علاقة خليفة بغداد بالسند قائمة بعد ذلك لمدة مائة سنة، ولكن لم يحرز أية فتوحات بحرية جديدة، وبالتدريج ظل العرب فى تلك المناطق بصفتهم تجارًا بحريين فقط، وكانت سفنهم تبحر من موانئ العراق والجزيرة العربية إلى الخليج الفارسى وبحر الهند وبحر الصين والبحر الأحمر وبحر الحبشة، وتقع تونس على بحر الروم وكانت أيام بنى أمية مركزًا للسفن الحربية، وقد أبقى بنو العباس عليها كذلك وكانت ميناء مهمة لمنع الروم وصدهم، وكانت أساطيلهم تهجم منها على جزر بحر الروم وموانئ إيطاليا وفرنسا، وعندما تولى الأغالبة أمر شمال أفريقيا نيابة عن العباسيين فى نهاية سنة ٢١٢هـ، قام أسد بن الفرات بغزو صقلية غزوة ناجحة بهذه السفن الحربية، وظل العرب يحكمونها حتى عام ٤٦٤هـ، فى ذلك العصر كانت سواحل صقلية شمال أفريقيا ملعبا لسفن العرب، وظل العرب يترددون بين تلك السواحل فى كل وقت، وإلى جانب هذا ظلت

---

(١) ابن الأثير: أحداث سنة ١٦٠هـ، وابن خلدون، المجلد الثالث، ص٢٠٨.

صفوف السفن ممتدة من الساحلين الأفريقى والأوربى حتى الإسكندرية، فى حين ظل التجار فقط فى بحر الهند وبحر الحبش وبحر الصين.

البصرة

- مع أن ميناء الأبلة القديمة كان ذات شهرة عريضة فى أيام الدولة العباسية لكن السفن التى كانت تأتى إلى الفرات من بغداد كانت تلتقى فى البصرة فى الذهاب والإياب، ولهذا فإن مكانة البصرة قد تطورت تطورا هائلا، وكانت السفن التى تأتى من واسط وبغداد وتصل إلى البصرة ترسو على ساحل نهر ابن عمر، والآن صارت ميناء أبلة قاصر على سفن الصين فقط(١).

وتتضح مكانة البصرة من تلك الفقرات التى ذكرها ابن واضح اليعقوبى فى القرن الثالث الهجرى:

"البصرة كانت مدينة الدنيا ومعدن تجارتها وأموالها"(٢).

وقد ذكر ابن الفقيه سنة ٢٩٠هـ، الهمدانى فى كتابه البلدان: "تجمع تجارة أهل البصرة بين فرغانة فى أقصى تركستان من ناحية وسوس فى أقصى المغرب من ناحية أخرى"(٣).

وقد تم حفر أنهار لا حصر لها فى حدود البصرة، فى أيام بنى أمية، وأضيفت إليها أنهار أخرى فى أيام الدولة العباسية. يقول الإصطخرى (سنة ٣٤٠هـ) يذكر الرحالة مقدار الأنهار فى حدود البصرة لدرجة أننى نفسى لم أحصها عدداً، لكن عندما زرت البصرة تأكدت من رؤية هذه الأنهار التى كانت الزوارق الصغيرة تسير فيها(٤).

---

(١) اليعقوبى: كتاب البلدان، ص٣٦٠.
(٢) اليعقوبى: كتاب البلدان، ص٣٢٣.
(٣) ابن الفقيه: كتاب البلدان، ص١٩١.
(٤) الإصطخرى: ليدان ص٨٠.
- اليعقوبى: كتاب البلدان، ص١٥٩ . (المترجم).

سيراف

ـ تم إنشاء هذه الميناء فى القرن الثالث على سواحل الخليج الفارسى على بعد سبعة منازل من البصرة، وقد ازدهرت فيها حركة الملاحة وكانت سفن العرب التى تتوجه إلى الصين والهند تمر من هناك.

عدن

ـ عدن اسم لميناء قديمة أقيمت على ساحل اليمن وقد تطورت فى ذلك الوقت تطورا عظيما، يقول اليعقوبى فى منتصف القرن الثالث الهجرى:

"فعدن وهى ساحل صنعاء وبها مرفأ مراكب الصين وسلاهط (آسام)[1] وجدة وباب المندب والحبشة "(ص ٣١٩).

وفى نهاية القرن الرابع الهجرى يصف بشارة المقدسى ازدهار التجارة فى ميناء عدن بقوله: لو أخذت ألف درهم (عملة فضية) وجئت إلى هنا فسوف تأخذ ألف دينار أشرفيًا، ولو أخذت مائة وذهبت على عدن سوف تحصل على خمسمائة (٩٨).

صحار

ـ كانت صحار عاصمة عمان وميناؤها، يقول بشارى المقدسى (سنة ٣٧٥هـ): "صحار هى قصبة عمان ليس على بحر الصين اليوم بلد أجل منه، عامر، آهل حسن طيب نزه ذو يسار وتجار وفواكه وخيرات أسرى من زبيد، وصنعاء أسواق عجيبة وبلدة طريفة ممتدة على البحر، دورهم من الآجر والساج شاهقة نفيسة والجامع على البحر له منارة حسنة طويلة ولهم آبار عذيبة وهم دهليز الصين وخزانة الشرق ومغوثة اليمن"[2] (ص ٩٢).

---

(١) ذكر اسم مدينة سلاهط، ويتضح مما ذكره سليمان التاجر ص٩ ، أنها بالقرب من خليج البنغال وهى فى الغالب مدينة سلهت.

ـ سليمان التاجر: أخبار الصين والهند. تحقيق إبراهيم خورى. ط١، بيروت، ١٩٩١م ص٣٢، ١٠المترجم).

(٢) البشارى المقدسى: أحسن التقاسيم فيمعرفة الأقاليم. ط١، دار الكتب العلمية، بيروت ٢٠٠٣، ص٩٤ . (المترجم).

شحر

- كانت شحر منجما للأسماك فيصطادونها ويرسلونها إلى عمان وعدن ومنها إلى البصرة وحتى أطراف اليمن.

قيس أو كيش

- هذه الجزيرة فى بحر عمان بالقرب من البحرين، وكانت مركزًا للسفن المبحرة إلى الهند (معجم البلدان: كلمة قيس[١]).

البحرين

- ظلت البحرين دائما موطنا للملاحين وقد بلغ رقيها مبلغا فى القرن التاسع؛ أن كان هناك نحو ألف سفينة ومركب صغيرة وكبيرة (كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد لابن ماجد، طبعة باريس ص ٩)[٢].

هرمز

- هذه الجزيرة أيضًا كانت مركزًا للتجارة البرية فى الخليج الفارسى، وكان هناك تنافس بين كيش وهرمز، وكانت السفن التجارية لليمن والصين والهند ترسو هناك. (ابن الأثير. حوادث سنة ٦١١هـ).

جدة

- جدة هى ميناء مكة المكرمة، وكانت السفن القادمة من الحبشة إلى الحجاز ترسو بها، ومع أن هذه الميناء كانت تؤدى دورها منذ العصر الجاهلى، لكن تطورها كان مثلما تطورت موانئ أفريقيا والحبشة والهند وفارس فى الإسلام.

الجار

- الجار هى ميناء المدينة المنورة، وقد أغلقه الخليفة المنصور ولم تنل مكانتا مرة ثانية، وربما حلت محلا ميناء القلزم.

---

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان. ٤/ ٤٦٧ (المترجم).

(٢) شهاب الدين أحمد بن ماجد: الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد. مركز البحوث والدراسات الكويتية الويت ٢٠٠٤م ص٢٥. (المترجم).

مدينة القلزم

- هذه الميناء تقع فى حدود سيناء على الساحل المصرى للبحر الأحمر، وكانت قد تطورت فى ذلك العهد، يقول اليعقوبى:

- "هذه الميناء مدينة كبيرة على ساحل البحر، يعيش فيها التجار الذين ينقلون القمح من مصر إلى اليمن والحجاز وهنا ميناء للسفن، ويعيش بها تجار أثرياء من مختلف القوميات" (ص٣٦٠).

آيلة

- ميناء آيلة قريب من الخليج ويطلق عليه الآن العقبة، وكان يسمى ميناء الشام، يقول اليعقوبى:

"مدينة آيلة مدينة كبيرة على بحر شور (الأحمر)، ويجتمع بها حجاج شمال أفريقيا ومصر والشام، وهى مركز لمختلف أنواع التجارة وتقطنها قوميات مختلفة "(ص٣٦٠).

الطرق الملاحية لتجارة المشرق

كانت سفن العرب تبحر من الخليج الفارسى وتمر فى بحر الهند حتى تصل إلى الصين وتفصيل ذلك من خلال ما كتبه السائح سليمان التاجر فى بداية القرن الثالث:

"وهو البحر الذى يتوسط بين الهند والصين وسرنديب، وفيه أسماك كبيرة، والمراكب التى تكون فى البحر تخافه. فهم يضربون بالليل بنواقيس، مخافة أن يتكئ على المركب فيغرقه، وفى هذا البحر سمكة، اصطدناها، يكون طولها عشرين ذراعا وهذا السمك يدعى الـ (وهيل)".

والبحر الثالث بحر هركند بينه وبين بحر لاروى جزائر كثيرة يقال إنها ألف وتسعمائة جزيرة، وهى فرق ما بين هذين البحرين لاروى، وهركند، وهذه الجزائر

تملكها امرأة. ويقع فى هذه الجزائر عنبر عظيم القدر، وهى عامرة بنخل النارجيل، وبعد ما بين الجزيرة والجزيرة فرسخان، وكلها عامرة بالناس.

والنارجيل. ومالهم الودع. وهذه الملكة تدخر الودع فى خزائنها ويقال إن أهل هذه الجزائر، لا يكون أصنع منهم، حتى إنهم يعملون القميص مفروغًا منه نسجا بالكمين، والدخر يصين، والجيبو يبنون السفن والبيوت، ويعملون سائر الأعمال على هذا النسق من الصنعة.

وآخر هذه الجزائر سرنديب فى بحر هركند. وهم يدعونها "ديب" وبسرنديب منها، مغاص اللؤلؤ، وفى أرضها جبل يدعى الرهون، عليه هبط آدم عليه السلام، وقدمه فى صفا رأس هذا الجبل، وحول هذا الجبل معدن الجوهر، والياقوت الأحمر والأصفر والأسمانجونى، وفى هذه الجزيرة ملكان، وهى جزيرة عظيمة عريضة فيها العود، والذهب والجوهر، وفى بحرها اللؤلؤ والشنك، وهو هذا البوق الذى ينفخ فيه.

وفى هذا البحر، إذا ركب إلى سرنديب، جزاير ليست بالكثيرة، غير أنها واسعة لا تضبط منها جزيرة يقال لها الرامنى، فيها عدة ملوك، وسعتها يقال ثمانمائة أو تسعمائة فرسخ، ومعادن كافور تدعى فنصور، يكون الكافور الجيد منها.

ولهذه الجزاير جزاير تليها، منها جزيرة يقال لها النيان، لهم ذهب كثير وأكلهم النارجيل، وبه يتأدمون، ويدهنون، وإذا أراد أحد منهم أن يتزوج، لم يزوج إلا بقحف رأس رجل من أعدائهم. فإذا قتل اثنين، زوج اثنتين وفى هذه الجزيرة أعنى الرامنى فيلة كثيرة، وفيها البقم والخيزران، وفيها قوم يأكلون الناس، وهى تشرع على بحرين: هركند و سلاهط.

وبعد هذا جزاير تدعى لنجبالوس وفيها خلق كثير عراة، الرجال منهم والنساء، غير أن على عورة المرأة ورق من الشجر فإذا مرت بهم المراكب، جاءوا

إليها بالقوارب الصغار والكبار وبايعوا أهلها العنبر والنارجيل بالحديد، وما يحتاجون إليه من كسوة، لأن لا حر عندهم ولا برد.

ومن وراء هؤلاء، جزيرتان، بينهما بحر، يقال لهما أندمان، وأهلهما يأكلون الناس أحياء وهم سود ليست لهم قوارب، ولو كانت لهم لأكلوا كل من مر بهم.

(ص٣ ـ ١١طبعة باريس) (١).

وقد وصف المسعودى (سنة ٣٠٢هـ) حال هذا الطريق وصفا جيدا، وذكره فى (مروج الذهب، المجلد الأول من ص ٣٣٠ طبعة باريس)، حيث يذكر هذا الرحالة العربى والملاح أنواع البحار من الخليج الفارسى حتى بحر الصين، فيذكر اسم أول بحر وهو بحر فارس أو خشبات البصرة، ثم يذكر بحر لاروى وعلى ساحله الكجرات وكوكن، وهما من المدن الساحلية القديمة المشهورة، وأقيمت عليه كذلك مدن جمبور، وسوباره، وتهانة، وكهمبائت وبعضها لايزال قائما حتى الآن، ويذكر بعد ذلك بحر هركند، ويورد بعده بحر كلاه، والجزر الموجودة فيه وبحر صنف (جمبه) ويذكر فى النهاية بحر الصين واسمه بحر جنجى. (مروج الذهب، المجلد الأول من ص٣٣٠ طبعة باريس).

ويتضح من التفصيلات آنفة الذكر أن أول بحر هو الخليج الفارسى، وأن لاروى فى الاصطلاح الحديث هو بحر العرب، وأن بحر هركند فى الوقت الحالى يطلق على بحر الهند، وبحر كلاه لعله يكون خليج البنغال.

ويذكر سليمان التاجرالطريق البحرى فى موضع آخر من كتابه بهذه الكلمات:

"أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، وأن المتاع يحمل من البصرة وعمان، وغيرها إلى سيراف، فيعبأ فى السفن الصينية بسيراف، وذلك لكثرة الأمواج فى هذا البحر، وقلة الماء فى مواضع منه".

(١) سليمان التاجر وأبو زيد السيرافى: أخبار الصين والهند، تحقيق إبراهيم خورى، دار الموسم للإعلام. بيروت ط١. ١٩٩١م ص٢٩ ـ ٣٢. (المترجم).

والمسافة بين البصرة وسيراف فى الماء، مائة وعشرون فرسخا، فإذا عبى المتاع بسيراف، استعذبوا منها الماء، وخطفوا - وهذه لفظة يستعملها أهل البحر، أى يقلعون - إلى موضع يقال له مسقط وهو آخر عمان والمسافة من سيراف إليه نحو مائتى فرسخ، وفى غربى هذا البحر جبال عمان، وفيه الموضع الذى يسمى الدردور، وهو مضيق بين جبلين تسلكه السفن الصغار ولا تسلكه السفن الصينية، وفيه الجبلان اللذان يقال لهما كسير وعوير، وليس يظهر منهما نوق الماء إلا اليسير. فإذا جاوزنا الجبال، صرنا إلى موضع يقال له صحار عمان، فنستعذب الماء من مسقط من بئر بها، فتخطف المراكب منها إلى بلاد الهند، فتقصد كوكم ملى (كوكن) وبين مسقط وكوكم ملى شهر على اعتدال الريح، وفى كوكم ملى تجىء السفن الصينية فيؤخذ من الصينية ألف درهم ومن غيرها من السفن ما بين عشرة دنانير إلى دينار (أشرفى) ويستعذبون الماء. ثم تخطف المراكب - أى تقلع-إلى بحر هركند (بحر الهند) فإذا جاوزوه صاروا إلى موضع يقال له لنجبالوس (ليخيالوس)، لا يفهمون لغة العرب، ولا ما يعرفه التجار من اللغات، وهم قوم لا يلبسون الثياب، بيض كواشح، وذكروا أنهم لم يروا منهم النساء، وذلك أن رجالهم يخرجون إليهم من الجزيرة فى زوارق منقورة من خشبة واحدة معهم النارجيل، وقصب السكر، والموز، وشراب النارجيل، وهو شراب أبيض فإذا شرب ساعة يؤخذ من النارجيل، فهو حلو مثل العسل، فإذا ترك ساعة، صار شرابا فيبيعون ذلك بالحديد، إنما يتبايعون بالإشارة، يدا بيد، إذا كانوا لا يفهمون اللغة، وهم حذاق بالسباحة فربما استلبوا من التجار الحديد ولا يعطونهم شيئا، ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كلاه بار، المملكة والساحل كل يقال له «بار» وهى مملكة الزابج (جاوه) متيامنة عن بلاد الهند، يجمعهم ملك ولباسهم الفوط، يلبس السرى والدنى منهم الفوطة الواحدة، ويستعذبون هناك الماء من آبار عذبة، والمسافة بين كوكم وكلاه بار (كله بار) شهر، ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له بتومه، وبها ماء عذب لمن أراده. والمسافة إليها عشرة أيام.

ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كندرنج (كدرنج) عشرة أيام، وفيها ماء عذب لمن أراده وبها جبل مشرف، وربما كان فيه الهراب ومن العبيد واللصوص.

ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له صنف (جميا)، مسيرة عشرة أيام وبها ماء عذب، ومنه يؤتى بالعود الصنفى، وبها ملك، وهم قوم سمر، يلبس كل واحد منهم فوطتين (يتمنطق بإحداهما على خصره ويتعمم بالأخرى).

فإذا استعذبوا منها، خطفوا إلى موضع يقال له صندرفولات (سنغافورة)، وهى جزيرة فى البحر والمسافة إليها، عشرة أيام، وفيها ماء عذب.

ثم تخطف المراكب إلى بحر يقال له جنجى (صنجى)، ثم إلى أبواب الصين وهى جبال فى البحر، بين كل جبلين فرجة تمر فيها المراكب، فإذا سلم الله من صندرفولات، خطفت المراكب إلى الصين فى شهر، إلا أن الجبال التى تمر بها المراكب مسيرة سبعة أيام، فإذا جازت السفينة الأبواب ودخلت الخور، صارت إلى الموضع الذى ترسو إليه من بلاد الصين، وهو يسمى خانفوا (خانيوا)، (ص ١٤ ـ ٢١)[١].

خانفوا مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب، وذلك أن بيوتهم هناك من خشب من قنا مشقق، ومن أسباب ذلك أن تتكسر المراكب الصادرة والواردة، أو يضطروا على المقام الطويل، فيبيعوا فى غير بلاد العرب.

وبخانفوا رجل مسلم، يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين. والتجار العراقيون لا ينكرون من ولايته شيئا فى أحكامه، وعمله بالحق. (ص١٢، ١٤)[٢].

ذكرنا فى السطور السابقة الطرق من سيراف والبصرة إلى جزر بحر الهند ومنها حتى حدود الصين، وظلت سفن العرب تتردد على هذه الجزر لقرون، حتى

---

(١) سليمان التاجر: أخبار الصين والهند بتحقيق إبراهيم خورى ص(٣٥ ـ ٣٨). (المترجم).

(٢) سليمان التاجر: المصدر السابق ص٣٤ ، ٣٥. (المترجم).

إنهم أقاموا فى أكثر تلك الجزر بشكل مستقل، وانتشر الإسلام انتشارا واسعا بفضلهم، وقد عم تأثيرهم من المالديف حتى جاوة وسومطرة، ومن هناك حتى الفلبين، ولقد سمعتم آنفا مدى ما وصلت إليه تلك الجزر من جهل ووحشية، وقد أسهم التجار العرب والملاحون العرب بنصيب وافر فى تطورهم وتهذيبهم ورقيهم لدرجة أنه بعد عدة قرون أسست هناك دولا إسلامية وأصبحت مركزًا للعرب الحضارمة بصفة خاصة، وحتى الآن لا تزال للسكان الحضارمة منزلة خاصة هناك.

وقد تناولت بالتفصيل أحوال موانئ الهند التى كان العرب يمرون بها فى كتابى "عرب وهند" باعتبارها تعلقات، (١). ولو ذكرتها هنا الآن يكون نوعا من التكرار الممل، وسوف اكتفى هنا بسلسلة بيانها بالقول إنهم كانوا يبحرون من الخشبات على الساحل الفارسى للخليج الفارسى ثم يدخلون إلى ميناء تيز فى بلوشستان ثم فى ميناء تهتة فى السند، ثم إلى موانئ الكجرات وتهياوار، ومنها إلى تهانه وكهمبايت وسوباره، وحيمور (صيمور)، وبهروج، بهار بهوت، وجندهار، وجهوجها، وبعد ذلك إلى سورت ومن ثم إلى كالى كت، وده بتن، وهنور، وجندابور، وبندارانى، وجاليات، ومنجلور، وكولم (تراونكور)، وراس كمارى (قمار)، وماليبارور ومندل (معبر)، فى منطقة مدراس، وبعد أن يتجاوزوا مدراس يدخلون إلى خليج البنغال، وكان هناك مركزهم سلهت، وكانوا يطلقون عليه اسم سلاهط ثم يرحلون إلى جاكام وكانوا يسمونها "صادجام" ومنها إلى سيام ثم يدخلون بحر الصين.

لقد كان مركزهم الأصلى فى منطقتى الكجرات والسند، ولقد سمعت بدهشة وتعجب أنه فى أيام قدوم المسعود إلى الهند (٣٠٢هـ) وكان يعيش فى جيمور (صيمور)، ميناء الكجرات عشرة آلاف من العرب ومن مخلوطى النسل من العرب والهنود، وكان للعرب وجود كذلك فى كهمبايت وكانوا فى بهروج بالآلاف

---

(١) ترجم الزميل الدكتور أحمد القاضى هذا الكتاب بعنوان: العلاقات العربية الهندية، ونشر عن المركز القومى للترجمة بالقاهرة ٢٠٠٨م، ص٦٦ (المترجم).

(ياقوت الحموى: معجم البلدان). وكانوا يذهبون إلى مصر لبيع حصر مدراس (عبد اللطيف البغدادى: كتاب الاعتبار). (انظر كتاب العلاقات العربية الهندية لمزيد من التفصيل) [1].

السواحل الأفريقية

كان الطريق الثانى للملاحة العربية أنهم كانوا يأتون البحر الأحمر من عدن بمحازاة سواحل بحر العرب ويبحرون إلى سواحل الحبشة فى أفريقيا عن طريق البحر الأحمر، ثم يرحلون من الحبشة إلى سفالة (موزمبيق الحالية)، وزيلع (إريتريا المحتلة آنذاك من إيطاليا)، وزيلع هذه كانت ميناء للحبشة وكان الركاب يأتون منها للحجاز واليمن [2].

وفى أفريقيا ينعطف الطريق ويدور ثم يتجه إلى زنجبار وجميع السواحل الأفريقية، ويدخلون إلى ميناء أصحاب مناجم الذهب فى جنوب أفريقيا، وكانت جزيرة قنبلو التى يطلقون عليها اسم مدغشقر نهاية سياحتهم البحرية.

وقد ذكر المسعودى (سنة ٣٠٣هـ) وصفا لهذا الطريق فى كتابه مروج الذهب وهذه السواحل هى نفسها التى وصفها فى الوقت الحاضر كل من نتال وترنسوال وغيرهما من العلماء.

وكانت السفن تخطف من سيراف وعمان، وكان أكثر الملاحين من قبيلة الأزد، وقد كانوا يبحرون من سيراف وعمان إلى مدغشقر مرورًا بالحبشة وزيلع، وعيذاب، وسواكن، وزنجبار، وبربرة، ثم يعودون بعد أن يجلبوا الذهب من بربرة، والعنبر من سواحل الحبشة.

وكان العرب قد أقاموا مستوطنة لهم فى مدغشقر مع بداية القرن الرابع،

---

(١) سيد سليمان الندوى: عرب وهندكى تعلقات، ترجمة أحمد محمد عبدالرحمن، ص٢١٦ (المترجم).
(٢) الإصطخرى: مسالك. ليدن، ص٣٦.

وكانت هذه السواحل نفسها التى التقى عندها فاسكو داجاما والملاحون البرتغاليون مع الملاحين العرب فى القرن العاشر الهجرى واطلعوا منهم على الطريق المؤدى إلى الهند.

وكانت تحركات عرب عمان وتنقلاتهم وسيادتهم البحرية فى القرن التاسع قد أحدث تطورًا هائلا فى تلك السواحل، لدرجة أنها صارت جزءا من سلطنة عمان، وكانت زنجبار تحت حكم سلاطين عمان لمدة طويلة، حتى إن الأوربيين لم يحتكوا بهم هناك.

بحر الروم

كان نفوذ الدولة العباسية فى بحر الروم يمتد من سواحل الشام إلى شمال أفريقيا ومنها إلى جبل طارق، وكانوا يواجهون خطر الحملات الرومية بشكل متواصل، ولهذا فقد أبقوا على دار صناعة السفن التى أقامها بنو أمية فى مدينة صور على سواحل الشام، ولكن المتوكل بالله نقلها من صور إلى عكا سنة ٢٤٧هـ، وأعاد تنظيم جميع السواحل البحرية وتحصينها من جديد[١].

وقد كتب بشارة المقدسى أن: "عكا مدينة حصينة ولم تكن على هذه الحصانة حتى زارها ابن طولون (أحمد بن طولون)، وقد كان رأى صور ومنعتها واستدارة الحائط على مينائها فأحب أن يتخذ لعكا مثل تلك الميناء، فجمع صناع الكورة وعرض عليهم ذلك فقيل لا يهتدى أحد إلى البناء فى الماء فى هذا الزمان، ثم ذكر له جدنا أبو بكر البناء، وقيل إن كان عند أحد علم هذا فعنده، فكتب إلى صاحبه على بيت المقدس حتى أنهضه إليه، فلما صار إليه وذكر له ذلك قال هذا أمر هين على بغلق الجميز الغليظة، فصفها على وجه الماء بقدر الحصن البرى، وخيط بعضها ببعض وجعل لها بابا من الغرب عظيما، ثم بنى عليها بالحجارة

(١) البلاذرى: فتوح البلدان. ليدن ص١١٨.
البلاذرى: فتوح البدان، دار صادر، لبنان، ص١٤٣ ـ ١٤ (المترجم).

والشيد، وجعل كلما بنى خمس دوامس ربطها بأعمدة غلاظ ليشتد البناء، وجعلت الغلق كلما ثقلت نزلت حتى إذا علم أنها قد جلست على الرمال تركها. فالمراكب فى كل ليلة تدخل الميناء وتجر السلسلة [1]" فيعلمون بمجيئها.

وقد عين ابن طولون واليا على مصر فى عهد الخليفة المعتز بالله الذى خلف الخليفة المتوكل، وظل حاكمًا عليها من سنة ٢٥٤هـ حتى ٢٧٠هـ، ولهذا فقد تم هذا البناء فى أيام ولايته.

الفاطميون فى بحر الروم

ظل بحر الروم منذ القدم مسرحًا للمواجهة بين العرب والروم (اليونانيين)، وقد أحرز العرب العديد من الفتوحات البحرية وتقهقرت الروم وانهزمت، وفى سنة ٢٩٦هـ أسس العبيدى دولة فاطمية قوية فى شمال أفريقيا سادت بالتدريج كلاً من صقلية ومصر والشام جميعًا، وكان تطوير البحرية ضروريا من أجل قيام هذه الدولة التى ترتبط أكثر أجزائها عن طريق المواصلات البحرية، ولهذا طور مصنع السفن القديم فى تونس تطويرًا عظيمًا وظلت السفن الحربية تصنع وتجهز دائما فى مصنع تونس البحرى.

وفى سنة ٣٠٢هـ، حفروا دار صناعة فى الجبل على ساحل بحر الروم، وكانت كبيرة لدرجة أنها كانت تسع مائتى شينى (أى سفينة)، وكان عليها باب مغلق وقفل ونقر فى أرضها أهراء للطعام ومصانع للماء [2].

صقلية

كانت مسينا أكبر ميناء تجارية وحربية فى صقلية، حيث كان تجار الشرق يأتون إليها من هنا، وتجار الغرب يأتون إليها من هناك ويتبادلون التجارة فيما

---

(١) بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم، ليدن، ص ١٦٢، ١٦٣ (٦ ـ ٢١٩). (المترجم).

(٢) ابن الأثير: حوادث سنة ٣٠٢هـ وذكر فى طبعة مصر مائتى سفينة وفى طبعة باريس مائة سفينة.

بينهم، وكان هنا فى صقلية أيام حكم العرب لها "دار الصناعة" وهى مصنع للسفن الحربية [١].

وكذلك كان هناك فى باليرمو عاصمة صقلية التى كانت تقع على حافة الساحل ميناء عظيمة ومصنعًا لصناعة السفن[٢]، وكانوا يحضرون له الحديد والخشب من مناجمها وغاباتها، وظل آلاف العمال منهمكين فى صناعة السفن يوميا [٣].

ميناء الأندلس

كان هناك ميناءان مشهورتان للعرب فى الأندلس يتردد عليهما الناس من المشرق، وهما: ميناء مرية وميناء بجانة، وكان يطلق عليهما فى الأندلس أنهما بوابة المشرق، وفيما يتعلق بمرية يكتب ياقوت الحموى فى كتابه معجم البلدان: "وهى مدينة كبيرة من كورة البيرة من أعمال الأندلس، منها يركب التجار وفيها تحل مراكب التجار وفيها مرفأ ومرسى للسفن والمراكب، يضرب ماء البحر سورها ويعمل الوشى والديباج فيجاد عمله، وكانت أولا تعمل بقرطبة ثم غلبت عليها المرية، ودخلها الإفرنج من البر والبحر فى سنة ٥٤٢هـ، ثم استرجعها المسلمون سنة ٥٥٢هـ، وفيها يكون ترتيب الأسطول الذى للمسلمين، ومنها يخرج إلى غزو الإفرنج، ومرية بلش بلدة أخرى بالأندلس وميناء كانت مرسى يركب منها إلى بلاد البربر" (المعجم)[٤].

وكان أشهر ميناء فى مراكش وشمال أفريقيا اسمها ميناء بجاية، وكانت تقع على الساحل الأفريقى لبحر الروم بين أفريقية (الجزائر وتونس)، والمغرب

---

(١) نزهة المشتاق للإدريسى ص٢٦ صنعة إيطالطا.
الإدريسى: نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٢م. ٢/ ٥٨٨ ، ٥٨٩ (المترجم).

(٢) ابن حوقل: ص٨٢.

(٣) ابن الأثير سنة ٣٥٨هـ.

(٤) ياقوت الحموى: معجم البلدان . دار صادر، بيروت، ٥/ ١١٩ ، ١٢٠، (المترجم).

(مراكش)، وكانت فى البداية مجرد ميناء عادية، وفى سنة ٤٥٧هـ خطها الناصر بن علناس بعد أن جعلها ميناء بحرية مناسبة و فى النهاية صارت ميناء زاهرة، حيث كانت تأتى إليها السفن والركاب من كل ناحية. (معجم ياقوت).

كانت سبعه من الموانئ المشهورة الأخرى فى مراكش، وكانت تقع على الساحل الأفريقى المقابل للأندلس، وذكر ياقوت أنها أعظم موانئ الدنيا.

وكانت المهدية من أشهر موانئ أفريقيا، وكانت الدولة الفاطمية قد خطتها ما بين سنتى ٣٠٠ و٣٠٥هـ، وأعدت لها موقعا حصينا على الساحل، "ومرسى مهدية منقور فى حجر صلد يسع ثلاثين مركبًا على طرفى المرسى برجان، بينهما سلسلة حديد فإذا أريد إدخال سفينة أرسل حراس البرجين أحد طرفى السلسلة، حتى تدخل السفينة ثم يمدونها كما كانت تحبيسا لها" (معجم ياقوت) [١].

وقد تتبع أبوعبيد البكرى (المتوفى ٤٨٧هـ/ ١٠٩٤ م)، فى كتابه «المسالك والممالك» موانئ أفريقيا حسب ما يلى، وكتاب أحوال بعضها وهى: مرسى الأندلسيين، ومرسى تينى، ومرسى التنية، ومرسى الخرطين، ومرسى الخرز، ومرسى الدار، ومرسى الدجاج، ومرسى الذباب، ومرسى المدفون، ومرسى الراهب، ومرسى الروم، ومرسى الزيتونة، ومرسى سبيبة، ومرسى الشجرة، ومرسى عمارة، ومرسى القبة، ومرسى ماريفن، ومرسى ماسين، ومرسى مغيلة، ومرسى ملوية، ومرسى منيع، مرسى موسى، ومرسى جبل وهران، (طبعة الجزائر سنة ١٩١١م).

لقد كان الحج من أعظم الأسباب التى دعت المسلمين للتردد على بحر الروم، فقد كان آلاف الحجاج يأتون الإسكندرية من مراكش والأندلس كل عام، فابن جبير الرحالة الأندلسى الشهير الذى وصل الإسكندرية من الأندلس فى إحدى سفن جينوا سنة ٥٧٨هـ، أخذ يحصى منازله البحرية من الأندلس حتى

---

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان ٥، ١٨٠، ١٨١. (المترجم)

الإسكندرية. يقول: "ركبت السفينة من سبته فى ٢٨ شوال سنة ٥٧٨هـ، ووصلت إلى الإسكندرية فى ٢٩ ذى القعدة من السنة نفسها بعد أن مررنا على جزر يابسة، وميورقه، منورقة، وسردينية، صقلية، وكريت، أى أننى اجتزت جميع هذه المنازل من الأندلس حتى الإسكندرية فى ٢٩يوما " [١].

وكانت طلمية إحدى الموانئ فى برقة، وأحيانا كانت السفن ترسو فيها (اليعقوبى: ص ٣٤٢)[٢].

وكان أبو شريك قد حاصر القيروان على بحر الروم وكانت هناك مستوطنات لأناس من أسرة الخليفة عمر بن الخطاب ومن أسر عربية أخرى بل من العجم كذلك، وبالقرب منها كانت ميناء أقليبية حيث كانوا يركبون منها السفن إلى صقلية [٣].

ميناء مصر

كانت السفن الكبيرة تسير فى بحيرة تنيس بمصر فى نهاية القرن الثالث[٤]، وكذلك كانت هناك ميناء زاهرة وكبيرة فى ذلك الزمان فى مدينة رشيد وهو ميناء مصر، وماء نهر النيل بعد أن تدخل من البحر[٥].

وكانت مدينة قوص أكبر مدينة بحرية فى صعيد مصر فى أيام المماليك، وكان التجار يأتون من البحر الأحمر فى السفن من الدول الجنوبية لمصر يقيمون بها، وكانت هى محط التجار القادمين من اليمن، وحدثت ثورة واسعة بسبب التجارة البحرية[٦].

---

(١) ابن جبير: رحلة ابن جبير (طبعة جب)، ص (٣٥ — ٣٨).

- ابن جبير: رحلة ابن جبير/ دار الكتب العلمية، ط١ بيروت ٢٠٠٣م ص (٢٨ - ٣١) (المترجم).

(٢) اليعقوبى: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ص١٨١ (المترجم).

(٣) اليعقوبى: معجم البلدان، ص٣٤٨.

- اليعقوبى: كتاب البلدان. دار الكتب العلمية. بيروت، ص(١٨٥ - ١٨٨) (المترجم).

(٤) المصدر السابق ص٣٣٨.

(٥) المصدر السابق الصفحة نفسها.

(٦) ياقوت الحموى: لفظ قوص، والأنيس المفيد للطالب المستفيد، نقلا عن كتاب زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك لخليل بن شاهين الظاهرى. طبعة مصر ص٩٩.

وهناك مدينة قديمة هى قسطية بالقرب من الفرما على ساحل بحر الروم وكانت ميناء[1].

ودمياط مدينة قديمة بين تنيس ومصر على زاوية بين بحر الروم ونهر النيل. وكانت ميناء كبيرة والسفن تتردد عليها بكثرة، وعلى الميناء من جانبيها برجان بينهما سلسلة حديد عليها حرس لا يخرج مركب إلى البحر المالح ولا يدخل إلا باذن[2].

الأساطيل الحربية فى بحر الروم

يعد ما كتبه ابن خلدون عن الملاحة العربية فى بحر الروم، وخاصة عن حالة الأساطيل الحربية هو الأفضل حيث يقول: "فلما استقر الملك للعرب، شمخ سلطانهم، وصارت أمم العجم خولا لهم، وتحت أيديهم، وتقرب كل ذى صنعة إليهم بمبلغ صناعته، واستخدموا من النواتية فى حاجاتهم البحرية أمما، وتكررت ممارستهم للبحر وثقافته، واستحدثوا بصراء بها، فشرهوا إلى الجهاد فيها، وأنشأوا السفن والشوانى (المراكب الحربية)، وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح، وأمطوها العساكر والمقاتلين لمن وراء البحر من أمم الكفر، واختصوا بذلك من ممالكهم وثغورهم ما كان أقرب لهذا البحر، وعلى خفاه مثل الشام وأفريقية والمغرب والأندلس".

وأوعز الخليفة عبد الملك إلى حسان بن النعمان عامل أفريقية، باتخاذ دار صناعة بتونس لإنشاء الآلات البحرية حرصًا على مراسم الجهاد، ومنها كان فتح صقلية أيام زيادة الله الأول بن إبراهيم بن الأغلب وفتح قوصرة أيضًا. وكان من بعد ذلك أساطيل أفريقية، والأندلس فى دولة العبيديين والأمويين تتعاقب إلى بلادهما فى سبل الفتنة فتجوس خلال السواحل بالإفساد والتخريب.

---

(١) الأنيس المفيد ص٩٩.

(٢) الأنيس المفيد ص١٠٠،١٠١.

- ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر بيروت، ص٤٧٢ ، ٤٧٣ (المترجم).

وانتهى أسطول الأندلس أيام عبد الرحمن الناصر إلى مائتى مركب أو نحوها، وأسطول أفريقية، كذلك مثله أو قريبًا منها، وكان قائد الأساطيل بالأندلس، ابن رماحس، ومرفأها للحط والإقلاع بجاية والمرية، وكانت أساطيلها مجتمعة من سائر الممالك من كل بلد تتخذ فيه السفن أسطولا يرجع نظره إلى قائد من النواتية يدبر أمر إرساله فى مرفئه، فإذا اجتمعت الأساطيل نغزو محتفل (مجتمع) أو غرضًا سلطانيًا مهمًا، عسكرت بمرفئها المعلوم وشحنها السلطان برجاله وإنجاد عن ما كره وماليه، وجعلهم لنظر أمير واحد.

وكان المسلمون لعهد الدولة الإسلامية قد غلبوا على هذا البحر من جميع جوانبه، وعظم صوتهم وسلطانهم فيه، فلم يكن للأمم النصرانية قبل أساطيلهم بشىء من جوانبه، وامتطوا ظهره للفتح سائر أيامهم، فكانت لهم المقامات المعلومة من الفتح والغنائم، وملكوا سائر الجزائر المنقطعة عن السواحل فيه مثل ميورقة ومنورقة ويابسة وسردابنة وصقلية وقوصرة ومالطة وأقريطش وقبرص، وسائر ممالك الروم والإفرنج.

وكان أبو القاسم الشيعى وأبناؤه يغزون أساطيلهم من المهدية جزيرة جنوة فتنقلب بالظفر والغنيمة. وافتتح مجاهد العامرى صاحب دانية من ملوك الطوائف جزيرة سردانية فى أساطيله سنة خمس وأربعمائة، وارتجعها النصارى لوقتها.

والمسلمون خلال ذلك كله قد تغلبوا على كثير من لجة هذا البحر، وصارت أساطيلهم فيه جئية وذهابًا، والعساكر الإسلامية تجيز البحر فى الأساطيل من صقلية إلى البر الكبير المقابل لها من العدوة الشمالية، فتوقع بملوك الإفرنج، وتثخن فى ممالكهم، كما وقع فى أيام بنى الحسين، ملوك صقلية القائمين فيها بدعوة البيعدين وانحازت أمم النصرانية بأساطيلهم إلى الجانب الشمالى

الشرقى منه من سواحل الإفرنجة والصقالبة وجزائر الرومانية لا يعدونها، وأساطيل المسلمين قد ضريت عليهم ضراء الأسد على فريسته، وقد ملأت الأكثر من بسيط هذا البحر عدة وعددا، واختلفت فى طرفه سلما وحَربا، فلم تظهر للنصرانية فيه ألواح.

حتى إذا أدرك الدولة العبيدية الفشل والوهن، وطرقها الاعتلال، مد النصارى أيديهم وألحوا على سواحل مصر والشام، وضعف شأن الأساطيل على أن انقطع"(١).

ولكن السلطان صلاح الدين ولى اهتمامه بالسفن بعد أن أبعد الصليبيين عن مصر والشام وقضى على العبيديين، وهكذا قام بتجديد السواحل وترميمها وواجه سفن الأعداء، وقد وصف عماد الدين الكاتب (الأصفهانى)، ما قام به فى كتابه "الفتح القسى فى الفتح القدسى"، يكتب فى أحد المواضع:

"كان السلطان قد كتب إلى النواب فى الإسكندرية، بأن يشرعوا فى تجهيز البطس الكبار، ويملأوها بالغلات وأصناف الأقوات ويعمروها بالكماة الحماة الرماة، ويرسلوها عند موافقة الريح إلى الثغر، فإن خلصت إليه ولو واحدة منها أغنته بعد الفقر، واستبعد وصولها مع امتلاء البحر بمراكب الكفر، ولما ظهرت من أقصى اللجة ثلاث بطس كأنهن الأعلام، واستبشر بظهورها الإسلام، فما تراءت حتى استقبلتها مراكب الفرنج وأحاطت بها تقاتلها وهى تشق عليها وتشقها حتى برت منها لبر الإيمان والأمان".

على كل حال يقول ابن خلدون بعد ذلك: "وضعف شأن الأساطيل، ولم يعتنوا بشىء من أمره لهذا العهد، بعد أن كانت لهم به فى الدولة العبيدية عناية تجاوزت الحد، وبقيت بأفريقية والمغرب، فصارت مختصة بها".

(١) ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون بتحقيق عبد الله درويش، دار يعرب ط١، دمشق، ٢٠٠٢م ٤/ ٢٧٣ - ٢٣٩ (المترجم).

عماد الدين الكاتب الأصفهانى (المتوفى ٥٩٧هـ)، الفتح القسى فى الفتح القدسى/ دار الكتب العلمية، بيروت، ط١ ٢٠٠٣م، ص٢٥٠ (المترجم).

وكان الجانب الغربى من هذا العهد موفور الأساطيل، ثابت القوة لم يتحيَّفه عدو، ولا كانت لهم به كرة، فكان قائد الأسطول به العهد لمتونة بنى ميمون رؤساء جزيرة قادس، ومن أيديهم أخذها عبد المؤمن بتسليمهم وطاعتهم وانتهى عدد أساطيلهم إلى المائة من بلاد العدوتين جميعا.

ولما استفحلت دولة الموحدين فى المائة السادسة، ملكوا العدوتين، أقاموا خطة هذا الأسطول، على أتم ما عرف وأعظم ما عهد، وكان قائد أسطولهم أحمد الصقلى أصله من صقلية"(١).

يقول الإصطخرى الذى عاش فى منتصف القرن الرابع وزار بحر الروم والأندلس وصقلية:

"جميع البحار لا تزيد على هذا البحر (بحر الروم) عظمة وإجلالا، فالمدن والقرى لا تنقطع على كل من ساحلية على حد سواء، وتتردد عليه سفن المسلمين والروم ذهابا وإيابا، وكان كل فريق يذهب من جانب إلى آخر، وفى أكثر الأوقات كانت قوات المسلمين والروم تتجابه فيه بالسفن، فكان كل مائة أو يزيد من كل فريق يتجمعون فى سفينة حربية ويتحاربون فى البحر" ص ٧١.

وخلاصة القول: إن العرب كانوا يجيئون ويذهبون على ساحلى بحر الروم، فكانوا بعد أن يصلوا إلى الأندلس وطنجة على الساحل الأفريقى يتجهون إلى جنوب أفريقيا وغربها من ناحية، ومن ناحية أخرى كانوا يصلون إلى فرنسا وإيطاليا وصقلية بعد أن يتجاوزوا الجزائر والقسطنطينية وآسيا الوسطى، فهل هناك أحد اليوم يعتقد أن "جبرالتر" البوابة البحرية الرئيسية لإسبانيا هى فى الأصل جبل طارق، وكذلك "مرسيليا" ميناء فرنسا الأشهر أصله "مرسى على"، ويوجد هذا الاسم فى كتاب الإدريسى الجغرافى.

بعد هذا الوصف المختصر الذى لم تسنح لى الفرصة لتفصيله، أشير هنا إلى «مارتن هارتمان: martin hartmann»، أحد الكتاب الأفاضل فى دائرة المعارف

(١) ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون. ١/ ٤٣٩. (المترجم).

الإسلامية وبحثه فى مقالته بعنوان "الصين" فهل هناك أى مؤرخ منصف يستطيع أن يوافقه على رأيه؟

"ظل الإسلام بوجه عام خائفا من البحر، وقد تأثر المسلمون منذ البداية بسيطرة الكفار على البحر، لم يحاولوا أية محاولة لمجابهة تسلطهم عليه، وعندما قمنا بحملات بحرية على المسلمين هزمناهم فى أغلب المواقع، كما أنهم لم ينجحوا فى جميع حملاتهم على الروم".

فلو أن موضوع هذه المقالة عن الجهاد البحرى للأتراك وهم إحدى القوميات المسلمة لاتضحت على الملأ أيضا حقيقة بحث كاتب المقال المذكور.

علم البحار

منذ أن وضعت الشعوب أقدامها فى البحار المحيطة بها مع بداية العلم والحضارة، كانوا يعتقدون أن كل بحر مستقل ومنفصل عن البحر الآخر[1]، وكانت أعظم الاكتشافات فى هذا الصدد، أن هذه البحار هى عالم بحرى مشترك بينهم وهى فى الحقيقة لا تنقسم فى الهند والصين وفارس والروم والشام، بل إن الماء دائرة عظيمة الشأن تحيط بجميع تلك الدول، ولم نكن نعلم متى علم العرب بهذه الحقيقة، لكن سليمان وهو أحد الملاحين العرب زعم فى سنة ٢٢٥هـ أن علمه بهذا لم يتأتَ لأحد قبله، يقول:

"ومما حدث فى زماننا هذا ولم يعرفه من تقدمنا؛ أنه لم يكن يقدر أن البحر الذى عليه بحر الصين والهند يتصل ببحر الشام، ولا يقوم فى أنفسهم حتى كان فى عصرنا هذا، فإنه بلغنا أنه وجد فى بحر الروم خشب مراكب العرب المخروزة التى قد تكسرت بأهلها فقطعها الموج وساقتها الرياح بأمواج البحر، فقذفته على بحر الخزر، ثم جرى فى خليج الروم ونفذ منه إلى بحر الروم والشام؛ فدل هذا على أن البحر يدور على الصين والسيلا، وظهر بلاد الترك والخزر ثم يصب فى

(١) المسعودى: مروج الذهب، ١/ ٢٧٢.

- بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم. دار الكتب العلمية، بيروت، ص١٦ (المترجم).

الخليج ويفضى إلى بلاد الشام، وذلك أن الخشب المخروز لا يكون إلا لمراكب سيراف خاصة ومراكب الشام والروم مسمورة غير مخروزة، وبلغنا أيضا أنه وجد ببحر الشام عنبرًا وهذا من المستنكر، وما لم يعرف فى قديم الدهور ولا يجوز إن كان ما قيل حقا، أن يكون العنبر وقع إلى بحر الشام إلا من عدن والقلزم، وهو البحر الذى يتصل بالبحار التى يكون فيها العنبر لأن الله جل ذكره قد جعل الله بين البحرين حاجزا (أرض السويس)، بل هو إن كان صحيحا ما يقذفه بحر الهند إلى سائر البحار واحدا بعد واحد حتى يفضى به إلى بحر الشام" (ص ٨٩ ط طبعة باريس).

والطريق الأول الذى ذكره سليمان هو من بحر الهند إلى بحر الصين وبحر الكاهل وبحر بيرنج ثم إلى القطب المتجمد الشمالى، وبعد أن يمر بالقارة القطبية الجليدية ويعبر إلى المحيط الأطلنطى ثم يدخل إلى بحر الروم بعد أن يجتاز جبل طارق.

ولكن الطريق الثانى، الذى أخبرنا به من أجل نقل عنبر بحر الهند إلى بحر الروم هو أيسر ومفتوح، وهو نفسه الذى يؤدى على البحر المحيط من بحر الهند مرورا ببحر بربرة، ومن بحر المحيط إلى بحر الروم عن طريق جبل طارق.

على كل حال يمكننا أن نستنتج من هذا القياس الصحيح لسليمان، أنه ظل يفهم خريطة البحار، وذلك العالم فهما صحيحا، وبعد ذلك أبحر الملاحون إلى بحر الروم عن طريق سواحل أفريقيا ووصفوه بوضوح أكثر.

وهكذا يصف ابن واضح اليعقوبى - الذى جاء بعد سليمان بخمسين عاما - مدينة سوس على الساحل المغربى فى نهاية كتابه الجغرافى "كتاب البلدان".[١] قائلا هنا على الساحل مسجد هو مسجد بهلول:

---

(١) الأنيس المفيد ص١٠٠ ، ١٠١.

- ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر بيروت، ص٤٧٢ ، ٤٧٣. (المترجم).

"ويلقى البحر عند مسجد بهلول المراكب الخيطية التى تعمل بالأبلة التى يركب فيها إلى الصين" (ص٣٦٠ ليدن) (١).

وقد ذكر المسعودى هذا النوع من الوصف فى كتابه مروج الذهب (١/ ٢٦٥) ويأتى بعده العالم أبو ريحان البيرونى المتوفى سنة ٤٤٠هـ، يقول ياقوت الحموى: أما كيفية وضع البحار والمعمورة فأحسن ما بلغنى فيه ما حكاه أبو الريحان البيرونى فقال:

"أما البحر المحيط الذى فى مغرب المعمورة وعلى ساحل بلاد طنجة والأندلس، فإنه سمى البحر المحيط وسماه اليونانيون أوقيانوس، ولا يلج فيه إنما يسلك بالقرب من ساحله، وهو يمتد من عند هذه البلاد نحو الشمال على محاذاة أرض الصقالبة، ويخرج عنه خليج عظيم فى شمال الصقالبة ويمتد إلى قرب أرض بلغار بلاد المسلمين ويعرفونه ببحر بيرنج، وهم أمة على ساحله، ثم ينحرف وراءهم نحو المشرق وبين ساحله وبين أقصى أرض الترك أرضون وجبال مجهولة خربة غير مسلوكة، وأما امتداد البحر المحيط الغربى من أرض طنجة نحو الجنوب فإنه ينحرف على جنوب أرض سواد المغرب وراء الجبال المعروفة بجبال القمر التى تنبع منها عيون نيل مصر وفى سلوكه غدر لا تنجو منه سفينة.

وأما البحر المحيط من جهة الشرق وراء أقصى أرض الصين، فإنه أيضًا غير مسلوك، وينشعب منه خليج يكون منه البحر الذى يسمى فى كل موضع من الأرض التى تحاذيه، فيكون ذلك أول بحر الصين ثم الهند وخرج منه خليجان عظيمان يسمى كل واحد منها بحرا على حدة.

والخليج الآخر المقدم ذكره هو المعروف ببحر البربر، يمتد من عدن إلى سفالة الزنج، ولا يتجاوزها مركب، معظم المخاطرة فيه، ويتصل بعدها ببحر أوقيانوس المغربى، (مقدمة معجم البلدان، ص ٢٠ ـ ١٩ مصر). (٢)

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان: ص١٩٩. (المترجم).

(٢) ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر ، بيروت ٢١/١٠. (المترجم)

وقد وصف أبو حامد الأندلسى الغرناطى الرحالة الشهير المتوفى سنة ٥٦٥هـ مسألة وحدة البحار بطريقة أكثر وضوحا فى كتابه تحفة الألباب يقول:

"اعلم أن البحر المحيط الذى أحاط بالدنيا والأرض فى وسط البحر كالكرة فى غدير ماء، وهو البحر الأسود الذى يعرف ببحر الظلمات لا تدخله السفن، وبحر الهند خليج منه وبحر الصين خليج منه، وبحر القلزم خليج منه وبحر فارس خليج منه، يمتد بعضه على البصرة إلى عبادان وسيراف وكرمان والبحرين وجزيرة قيس والديبل إلى بلاد الحبشة إلى الزنج وإلى سرنديب والصوليان، وكل هذه البحار التى ذكرتها وما لم أذكرها إنما أصلها من البحر الأسود الذى يقال له البحر المحيط" (ص ٩١ - ٩٢ طبعة باريس).

ولكن فى رأينا أن أوضح تصوير للجار وأجلاه هو تصوير أبو الفدا المتوفى سنة ٧٢٥هـ، وأن وصف ابن خلدون المتوفى سنة ٨٠٨ هـ أكثر منه وضوحًا، ووصف أبو الفدا حسب ما يلى:

"إن جانب المحيط المغربى الذى على ساحله بلاد المغرب يسمى أوقيانوس، وفيه الجزائر الخالدات، وهى واغلة فيه عن ساحله درجات. والبحر المحيط المذكور يأخذ فى الامتداد من سواحل المغرب الأقصى على جهة الجنوب حتى يتجاوز صحراء لمتونة، وهى برارٍ للبربر، بين طرف بلاد البربر وبين أطراف بلاد السودان، ثم يمتد جنوبا على أراضٍ خراب غير مسكونة ولا مسلوكة حتى يتجاوز خط الاستواء فى الجنوب عنه، ثم يعطف على جهة الشرق وراء جبال القمر التى منها منابع نيل مصر" فيصير البحر المذكور جنوبا عن الأرض، ثم يمتد مشرقا على أراضٍ خراب وراء بلاد الزنج، ثم يمتد مشرقا وشمالا حتى يتصل ببحر الصين والهند، وهنالك بلاد الصين، ثم ينعطف فى شرقى الصين إلى جهة الشمال، ثم يمتد شمالا على شرقى بلاد الصين حتى يتجاوز بلاد تسمى سد يأجوج ومأجوج، ثم ينعطف ويستدير على أراض غير معلومة الأحوال، ويمتد مغربا وجنوبا ويستدير على الأرض ويصير منه جهة الغرب ويمتد على سواحل

أمم مختلفة من الكفار (الإفرنج) ويسامت بلاد رومية عن غربها ثم يمتد جنوبا ويتجاوز بلاد رومية إلى مسامتة البلاد التى بين رومية وبين الأندلس، حتى يتجاوزها على سواحل الأندلس ثم يمتد على غربى الأندلس جنوبا حتى يتجاوز الأندلس ويسامت سبتة من بر العدوة من حيث ابتدأنا"(تقويم البلدان ص ٢٠).

وكتب العلامة ابن خلدون فى مقدمته موضوعا مفصلا تناول فيه أحوال البحار يقول: "قالوا إن هذا البحر المحيط يخرج منه من جهة المغرب فى الإقليم الرابع البحر الرومى المعروف يبدأ فى خليج متضائق فى عرض اثنى عشر ميلا أو نحوها ما بين طنجة وطريف ويسمى الزقاق، ثم يذهب مشرقا وينفسح إلى عرض ستمائة ميل ونهاية فى آخر الجزء الرابع من الإقليم الرابع على ألف فرسخ ومائة وستين فرسخا من مبدئه، وعليه هنالك سواحل الشام وعليه من جهة الجنوب سواحل المغرب، وأولها طنجة عند الخليج ثم إفريقية، ثم برقة إلى الإسكندرية، ومن جهة الشمال سواحل القسطنطينية عند الخليج، ثم البنادقة، ثم رومة، ثم الإفرنجة، ثم الأندلس إلى طريف عند الزقاق قبالة طنجة، ويسمى هذا البحر الرومى والشامى وفيه جزر كثيرة عامرة كبار مثل إقريطش وقبرص وصقلية وميورقة وسردانية ودانية، وقالوا يخرج منه من جهة الشمال بحران آخران من خليجين أحدهما مسامت للقسطنطينية يبدأ من هذا البحر متضائقا فى عرض رمية السهم، ويمر ثلاثة بحار فيتصل بالقسطنطينية ثم ينفسح فى عرض أربعة أميال ويمر فى جريه ستين ميلا ويسمى خليج القسطنطينية، ثم يخرج من فوهة عرضها ستة أميال فيمتد بحر ينطس (البحر الأسود) وهو بحر ينحرف من هناك فى مذهبه إلى ناحية الشرق فيمر بأرض هريقيلة، وينتهى إلى بلاد الخزرية على ألف وثلاثمائة ميل من فوهته، وعليه من الجانبين أمم من الروم والترك وبرجان والروس، والبحر الثانى من خليجى هذا البحر الروسى وهو بحر البنادقة يخرج من بلاد الروم على سمت الشمال، فإذا انتهى إلى سمت الجبل انحرف فى سمت المغرب إلى بلاد البنادقة والروم وغيرهم أمم ويسمى خليج البنادقة، وقالوا ينساح من هذا البحر المحيط أيضا من الشرق على ثلاث

عشرة درة فى الشمال من خط الاستواء بحر عظيم متسع يمر إلى الجنوب قليلا حتى ينتهى إلى الإقليم الأول، ثم يمر فيه مغربا إلى أن ينتهى فى الجزء الخامس منه إلى بلاد الحبشة والزنج وإلى بلاد باب المندب منه على أربعة آلاف فرسخ وخمسمائة فرسخ من مبدئه، ويسمى البحر الصينى والهندى والحبشى. وعليه من جهة الجنوب بلاد الزنج وبلاد بربر التى ذكرها امرؤ القيس فى شعره، وليسوا من البربر الذين هم قبائل المغرب، ثم بلد مقدشوا ثم بلد سفالة وأرض الواق واق وأمم أخرى ليس بعدهم إلا القفار والخلاء، وعليه من جهة الشمال الصين من عند مبدئه ثم الهند ثم السند ثم سواحل اليمن من الأحقاف والزبيد وغيرها، ثم بلاد الزنج عند نهايته وبعدهم الحبشة، وقالوا ويخرج من هذا البحر الحبشى بحران آخران أحدهما يخرج من بلاد نهايته عند باب المندب فيبدأ متضائقا ثم يمر مستجرا على ناحية الشمال، ومغربا قليلا إلى أن ينتهى إلى مدينة القلزم فى الجزء الخامس من الإقليم الثانى على ألف وأربعمائة ميل من مبدئه، ويسمى بحر القلزم وبحر السويس، وبينه وبين فسطاط مصر من هنالك ثلاث مراحل وعليه من جهة الشرق سواحل اليمن ثم الحجاز وجدة ثم مدين وآيلة وفاران عند نهايته من جهة الغرب سواحل الصعيد وعيذاب وسواكن وزيلع، ثم بلاد الحبشة عند مبدئه وآخره عند القلزم يسامت البحر الرومى عند العريش، وبينهما نحو ست مراحل، وما زال الملوك فى الإسلام وقبله يرومون خرق ما بينهما ولم يتم ذلك.

والبحر الثانى من هذا البحر الحبشى يسمى الخليج الأخضر، وخرج ما بين بلاد السند والأحقاف من اليمن ويمر نهاية الشمال مغربا قليلا إلى أن ينتهى إلى الأبلة من سواحل البصرة فى الجزء السادس من الإقليم الثانى على أربعمائة فرسخ وأربعين فرسخًا من مبدئه، ويسمى بحر فارس وعليه من جهة المشرق سواحل السند ومكران وفارس والأبلة عند نهايته، ومن جهة الغرب سواحل البحرين واليمامة عمان والشحر والأحقاف عند مبدئه، وفيما بين بحر فارس والقلزم وجزيرة العرب كأنها داخلة من البر فى البحر يحيط بها البحر الحبشى

من الجنوب وبحر القلزم من الغرب وبحر فارس من الشرق وتفضى إلى العراق فيما بين الشام والبصرة على ألف وخمسمائة ميل بينهما"(١).

مساحة البحار

كانت رحلة ابن خلدون محدودة من الأندلس حتى مصر والحجاز، وكان بيانها كما وصفها مبنيًا على ما ذكره الإدريسى وكان على قيد الحياة سنة ٥٤٨هـ، كان فى هذا الوصف أم جدير بالاهتمام بشكل خاص؛ وهو أن طول المساحة كانت مذكورة فى رحلته من بحر إلى آخر، وهذا النوع من القياس والمساحة مذكور كذلك فى كتب جغرافية بطليموس، ولكن توجد بها أخطاء لا حد لها، وهناك فرق ضئيل جدا بين بيانات العرب وبيانات الأبحاث الموجودة حاليًا مثلما يذكر السيد ليبان فى كتابه "الحضارة العربية"، يقول:

"كان بطليموس قد أخطأ خطأ فادحا عند اكتشافه مواضع تلك البلدان، فعلى سبيل المثال فقد أخطأ فى أربعمائة فرسخ عند قياس طول البحر المتوسط (بحر الروم)، ولعل هذا القدر كافٍ لإثبات التطور الذى أحدثه العرب فى الجغرافيا من خلال مقارنة أبحاثهم عن المدن والبلدان مع ما قدمه اليونانيون، حيث ثبت من هذه المقارنة وجود بعض الفروق الضئيلة فقط فى عرض البلدان فى أبحاث العرب، وعلى العكس من هذا فقد أخطأ اليونانيون فى عدة درجات عند التحقق من طول البلد، ولم يحسبوا الساعات الصحيحة فى توقيت ذلك الوقت، ولم يرصدوا الجداول الصحيحة لحركة القمر ووجدوا صعوبة فى ذلك، ولا غرو فقد أخطأوا أخطاء كثيرة فى حين لم يخطئ العرب أكثر من درجتين، وهى أقل بكثير من أخطاء اليونانيين، فمثلا عن قياس طول طنجة، ذكر بطليموس بعد حساب قياس الإسكندرية أنه٥٣ درجة و٣٠ دقيقة مع أن الطول الحقيقى هو ٣٥ درجة و٤١ دقيقة، أى أن بطليموس أخطأ فى نحو ١٨ درجة عند حسابه، وهناك خطأ فى درجة واحدة فى القياس الكلى لطول البحر المتوسط (بحر الروم) من طنجة

(١) ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون الجزء الثانى.

حتى طرابلس فى خرائط العرب، وعلى العكس من هناك ١٩درجة زيادة فى الطول فى خريطة بطليموس، وبسبب هذا حدث خطأ فى أربعمائة فرسخ تقريبا"(١).

وكذلك ذكر ابن خلدون أن مساحة بحر القلزم (البحر الأحمر) تبلغ ١٤٠٠ميل، بينما تظهر مساحته فى الخرائط الحديثة والمعاصرة نحو ١٣١٠ أميال، ونقيس على هذا كم كانت أبحاث العرب قريبة من الأبحاث الحديثة.

بحر بيرنج

تقع آلاسكا على البحر المتجمد بين شمال أمريكا وشمال روسيا الآسيوية ويفصل بينهما بحر صغير اسمه «بيرند: bering » وندرك من هذا أن البشر وضعوا أقدامهم هناك فى عصر متقدم، وأن أحدهم اكتشف أن هذا المكان قريب جدا من القطب الشمالى، وأنه مغطى بالثلوج، ولكننا نندهش لأن العرب كانت لهم معرفة به.

وقد وصل سليمان (٢٢٥ هـ/ ٨٣٩م) خلف الصين من الطريق البحرى لبحر الصين ودلف إلى بحر الروم (البحر المتوسط) بعد أن عبر المحيط الباسفيكى (المحيط الهادى) والقطب الشمالى ويبدو من هذا أنه كان على علم بهذا الطريق أو أنه كان يتخيله.

يقول أبو الفدا (٧٣٢هـ) عند ذكر بحر درنج (درنك):

"لم أجد لهذا البحر ذكرا غير فى مصنفات أبى الريحان البيرونى وفى التذكرة للنصير (نصير الطوسى) فأثبته حسبما ذكره البيرونى قال، بحر درنك يخرج من البحر المحيط الشمالى، إلى جهة الجنوب، وله طول وعرض صالحان ودورنك أمة على ساحله" . (تقويم البلدان ص ٣٥).

(١) البيان: حضارة العرب، ترجمة مولوى سيد على بلكرامى، ص٤٣٠.

وقد توفى أبو ريحان البيرونى سنة ٤٤٠هـ، ونصير الدين الطوسى سنة ٦٧٢هـ، ونستنتج من هذا أن معرفة هذا البحر فى مؤلفات المسلمين باسم بيرنك أو درنك (درنج) قديم جدا.

كانت خوارزم (خيوة) موطنا لأبى ريحان البيرونى، وكانت حدودها تمتد حتى بلاد الروس، وكانت بلغار على نهاية حدود روسيا فى ذلك العصر (وهى غير بلغاريا الحالية) قد أسلم ملكها وأرسل الخليفة المقتدر بالله العباسى ابن فضلان بسفارة إلى البلغار، فوصلها بعد أن اجتاز أذربيجان وروسيا وقد كتب ابن فضلان رحلته من بغداد إلى روسيا وبلغار وقد ضم ياقوت مختصرا لها فى معجمه، وقد ظل ابن فضلان فى غزنين فى ذلك الوقت عندما كانت سلطة الصين تمتد حتى تركستان، وكان الطوسى فى عهد التتار، ولما كان مرورهم إلى بغداد من كونون بروسيا، لهذا فإن معرفة البيرونى والطوسى ببحر درنج لا تثير الدهشة والتعجب.

وخلاصة القول: إن الطريقين اللذين يخرجان من بحر العرب إلى البحر المحيط يلتقيان فى النهاية، وكان العرب على علم بهما، وأن الطريق الذى ذكره سليمان فى أوائل القرن الثالث قد سمعنا رجع صداه فى بيان المسعودى الرحالة البحرى العربى الشهير فى القرن الرابع (انظر: مروج الذهب - المجلد الأول. طبعة باريس ص ٢٦٥).

والطريقان البحريان اللذان أشار إليهما العرب هما كما يلى:

من بحر العرب إلى بحر الصين، ومن هناك إلى شمال المحيط الهادى ويعبر منه إلى بحر بيرنج، ويتجه من خلفه إلى القطب الشمالى ثم يجتازه إلى المحيط الأطلنطى ومنه إلى بحر الروم (البحر المتوسط) مرورا بجبل طارق.

الطريق الثانى من بحر الهند إلى بحر الحبش ثم بحر الزنج والبربر، والذى يسمى قناة موزمبيق فى الوقت الحاضر، ومنه إلى رأس أميد، وبعد أن يمر من سواحل جنوب أفريقيا، ومن بحر أوقيانوس إلى بحر الروم عن طريق مضيق جبل طارق.

وهذا الطريق البحرى هو نفسه الذى سلكه فاسكو داجاما من البرتغال إلى الهند.

لكل بحر ملاح مختلف

يتضح من بيان المسعودى (٣٣٢هـ) أن لكل بحر خبيرًا وملاحًا مختلف، وفيما يتعلق بالملاحين فى بحر الروم فإنه يصف أحوالهم كما شاهدها رأى العين فى عصره، يقول:

"وكذلك شاهدت أرباب المراكب فى البحر الرومى من الحربية والعمالة وهم النواتية وأصحاب الأرجل والرؤساء، ومن يلى تدبير المراكب والحرب فيها، مثل لاوى المكنى بابن الحارث غلام زرافة صاحب طرابلس الشام من ساحل دمشق وذلك بعد الثلاث ماية يعظمون طول البحر الرومى وعرضه وكثرة خلجانه وتشعبه، وعلى هذا وجدت عبد الله بن وزير صاحب مدينة جبلة من ساحل حمص من أرض الشام، ولم يبق فى هذا الوقت وهو سنة اثنتان وثلاثون وثلاثمائة أبصر منه بالبحر الرومى ولا أسن منه وليس فيمن يركبه من أرباب المراكب من الحربية والعمالة إلا وهو ينقاد إلى قوله ويقر له بالبصر والحذق، وما هو عليه من الديانة والجهاد القيم فيه".

(الجزء الأول، طبعة باريس، ص ٢٨٢).

وهكذا يصف أحوال الملاحين العرب المهرة فى بحر أفريقيا وبربرة:

"وأرباب المراكب من العمانيين يقطعون هذا البحر (البحر الحبشى) إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج، وفى هذه المدينة مسلمون بين الكفار من الزنج والعمانيون الذين ذكرنا من أرباب المراكب يزعمون أن هذا الخليج المعروف بالبربرى، وهم يعرفونه بحر بربرا وبلاد جفونى أكثر فى المسافة مما ذكرناه. ويزعمون أنه بحر مجنون، وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب من الأزد فإذا توسطوا هذا البحر وحلوا بين ما ذكرنا من الأمواج يرفعهم ويخفضهم يرتجزون فى أعمالهم فيقولون:

بـــــربـــــرا وجــــفـــــونى   ومـــــوجك المجـــــنــــــون
جـــــفـــــونى وبــــــربـــــرا   ومـــوجــهـــا كـــمـــا تــــرى

ومنتهى هؤلاء فى بحر الزنج إلى جزيرة قنبلو على ما ذكرنا، وإلى سفالة والواق واق من أقاصى أرض الزنج والأسافل من بحرهم، ويقطع هذا البحر السيرافيون، وقد ركبت هذا البحر من مدينة صحار من بلاد عمان وصحار قصبة بلاد عمان فى جماعة من النواخذة السيرافيين، وهم أرباب المراكب مثل محمد بن الزيدبود وجوهر بن أحمد المعروف بابن سبره، وفى هذا البحر تلف ومن كان معه فى مركبة، وآخر مرة ركبت فيه سنة أربع وثلثمائة من جزيرة قنبلو إلى عمان، وذلك فى مركب أحمد وعبد الصمد أخوى عبد الرحيم بن جعفر السيرافى بميكان، وهى محلة من سيراف وفيه غرقا بمركبهما وجميع من كان معهما، أعنى أحمد وعبد الصمد ابنى جعفر وكان ركوبى منه آخرا، وقد ركبت عددًا من البحار كبحر الصين والروم والخزر والقلزم واليمن، وأصابتنى فيها من الأهوال ما لا يحصى، فلم أشاهد أهول من بحر الزنج " (الجزء الأول طبعة باريس، ص: ٢٣٣ ، ٢٣٤).

يتضح من هذه المعلومات كم أظهر الملاحون العرب من شجاعة نادرة، وقد فهم من العبارة السابقة أن جزيرة قنبلو هى مدغشقر (الترجمة الفرنسية لمروج الذهب. المجلد الأول ص ٢٣٢). وقد أطلق العرب قديمًا على الجزر اليابانية جزيرة واق الواق (بزرك بن شهريار، عجائب الهند، ص ١٧٥).

البحوث العلمية للملاحين العرب

من المعلوم أن علماء علم الجغرافيا وفلاسفته كانوا معتكفين فى صوامعهم ومنازلهم يقيسون البر والبحر ويحددون حدودهما ومسافاتهما، لكن علماء الجغرافيا العملية أى الملاحين العرب كذبوهم وأجروا تعديلات عليهم بمشاهداتهم العملية، يقول المسعودى:

"ووجدت نواخذة بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة من السيرافيين والعمانيين عن البحر الحبشى فى أغلب الأمور على خلاف ما ذكرته الفلاسفة وغيرهم، ممن حكينا عنهم المقادين والمسباحة، وأن ذلك لا غاية له فى مواضع منه، وكذلك شاهدت أرباب المراكب فى البحر الرومى من الحربية والعمالة" (الجزء الأول، ص ٢٨١).

وكذلك الأمر بالنسبة للمد والجزر فإن البيان العملى لهؤلاء الملاحين غير المتعلمين يختلف تماما عن أفكار الفلسفة. (رحلة سليمان ص ٢١ ومروج الذهب، المجلد الأول ص ٢٥١).

لقد كانت معلومات هؤلاء الملاحين مبنية على التجارب والمشاهدات يقول المسعودى، "ولكل من يركب هذا البحر من الناس رياح يعرفونها فى أوقات تكون منها مهابها قد علم ذلك بالعادات وطول التجارب، يتوارثون علم ذلك قولا وعملا، ولهم دلائل وعلامات يعلمون بها فى إبان هيجانه وأحوال ركوده وثورانه، هذا فيما سمينا من البحر الحبشى، وكذلك الروم والمسلمون سبيلهم فى البحر الرومى وكذلك ممن يركب البحر الخزرى إلى بلاد جرجان وطبرستان وديلم" (مروج الذهب ١ / ٢٤٣)،

وأفضل ذخيرة لهذا النوع من المعلومات هى رسائل النثر والشعر التى كتبها ابن ماجد أسد البحر وسليمان التاجر فى القرن التاسع الهجرى، التى نشر صورة منها فى باريس سنة ١٨٢٨م.

وكان بشارة المقدسى قد خرج فى رحلة إلى الدول الإسلامية فى منتصف القرن الرابع الهجرى، ويصور مشاهداته فيما يتعلق ببحرين فيقول:

"اعلم أنّا لم نر فى الإسلام إلا بحرين فحسب أحدهما يخرج من نحو مشارق الشتاء بين بلد الصين وبلد السدان، فإذا بلغ مملكة الإسلام دار على جزيرة

العرب كما مثلناه. والبحر الآخر خروجه من أقصى المغرب بين السوس الأقصى والأندلس ويخرج من المحيط عريضا ثم ينخرط ثم يعود فيعظم إلى تخوم الشام". (أحسن التقاسيم، ليدن ص ١٤) (١).

ثم يقول المقدسى بعد ذلك: "ولا أدرى هذان البحرين يقلبان فى المحيط أم يخرجان منه، وقرأت فى بعض الكتب أيضا يخرجان منه وهما إلى القلب فيه أقرب، لأنك إذا قريت من فرغانه لا تزال تنحدر إلى مصر ثم على أقصى المغرب وأهل العراق يسمون العجم أهل فوق، وأهل الغرب أهل أسفل، وهذا يؤيد ما ذهبنا إليه ويدل على أنها أنهار اجتمعت فصبت فى المحيط والله أعلم".

(أحسن التقاسيم. ليدن ص١٦).

وفى القرن التاسع الهجرى قام الملاح الشجاع أحمد بن ماجد باكتشاف بطولى فى بحر بربرا، ويزعم أنه اخترع علامات فلكية للسفر إليه (ص ٤٦). ويقول: "وكانت من أول الدنيا إلى زماننا مجهولة" وأعلن كذلك أن بحر الهند يلتقى بالبحر المحيط، ويزعم أنه يسافر من بحر إلى بحر حتى مصر، ويقول:

"لأن البحر الهندى هو متعلق بالبحر المحيط" (ص ٢٨).

وفى عامى ٢٣٠هـ ـ ٢٤٤هـ، قام أحد الشعوب المجهولة بحملة بحرية شرسة مدعمة بالأساطيل على سواحل الأندلس، وبثوا الرعب بين معظم سكان السواحل، وفى النهاية خرج عبد الرحمن بن الحكم لمواجهتهم وهزمهم وهدم تلك المنارة التى كانت ترشد الملاحين على سواحل الأندلس. (ابن الأثير، أحداث ٢٣٠و ٢٤٥هـ).

من الذين قاموا بهذا الهجوم البحرى؟ أكثر المؤرخين يطلقون عليهم لقب "المجوس" فقط، ويقصدون من هذا أنهم شعب غير مسلم وغير كتابى، ويذكر ابن

(١) انظر، مجموعة أخبار أمم المجوس ص (٢٣ ـ ٣٦).

سعيد المغربى وزكريا القزوينى والمقرى أن هؤلاء الناس كانوا من سكان جزيرة بريطانيا وإيرلندا، ويطلق عليهم البعض لقب الروس، وقد أخذ ألكسندر (alexanderseippet) المعلومات التى لدى العرب فيما يتعلق بهذا الهجوم، وهذا القوم من المجوس والروس وجمع كل الكتب المخطوطة والمطبوعة ووضعها تحت عنوان "أخبار أمم المجوس من الأرمان ودرنك والروس" وفى سنة ٢٤٥هـ دارت بينهم وبين المسلمين معركة بحرية حامية الوطيس[١].

ويرى المسعودى (٣٠٢هـ) أن المغيرين كانوا من الروس، عبدة الأصنام، ثم يقول: لو صح هذا فلابد أن الروس دخلوا إلى مايطس (البحر المتوسط) من بحيرة نطيس (البحر الأسود) وهجموا على الأندلس[٢].

ولعله يبدو من هذا أن العرب كانوا واقفين بكلا الطريقين المتجهين من أوربا إلى إسبانيا (الأندلس)، الأول من البحر المحيط إلى بريطانيا وإيرلندا، والثانى من بلاد الروس إلى البحر الأسود ثم يعبرون مضيق الدردنيل على بحر الروم (البحر المتوسط).

وقد أجرى المسعودى (٣٠٢هـ) استطلاعا مع كل ملاح حول البحر الأسود وبحر الخزر (بحر قزوين) وخليج القسطنطينية وتوصل إلى أن بحر الخزر لا يلتقى بالبحر الأسود (مروج الذهب، المجلد الأول، ص ٢٧٢).

جزر البحر المحيط

كان العرب يعبرون إلى الأندلس بحرًا عظيم اسمه بحر الظلمات والبحر المحيط، وكانوا واقفين على بعض الجزر من ناحيته الشمالية، ومنها جزيرة تسمى إنقلطرة (إنجلترا) والثانية إيرلندا، وكل شخص يستطيع أن يدرك أن اسم الأولى إنكلزه أى إنجلترا والثانية إيرلندا.

---

(١) المسعودى: مروج الذهب، المجلد الأول، ص٣٦٤.

(٢) سنوات حملاتهم مختلفة.

وطبقا لآراء الجغرافيين وبعض المؤرخين فإن الذين أغاروا غارات بحرية على الأندلس فى عامى ٢٢٣هـ و٢٤٤هـ كانوا من سكان إنجلترا وإيرلندا، ويذكر ابن سعيد المغربى (٦٧٣هـ) أن "إيرلندا تقع شمال إنجلترا وبريطانيا وطولها١٢ يومًا وعرضها من الوسط أربعة أيام، هى مشهورة بالاضطرابات والفتن، والسكان هناك كانوا من المجوس ثم اعتنقوا المسيحية بتأثير من جيرانهم، ويُجلب النحاس الأصفر والفضة من هناك" .

وقد وصف القزوينى أحوال الطيور هناك، ولماذا كان الملاحون يصطادونها (ص ٢٤) ويذكر شمس الدين الدمشقى (٧٢٨هـ) أن الفرع الذى يتجه شمالا من المحيط اسمه بحر إنجلترا (ص ٤٧) وكان السكر الأبيض يجلب من تلك الجزر إلى البلدان الإسلامية (ص ١٢٨ و١٤٢).

وقد تم الصلح بين عبد الرحمن ملك أشبيلية، وسكان تلك الجزر بعد هجوم سنة ٢٤٤هـ، وتبادلوا السفراء فيما بينهم، وهناك حكاية طريفة فى هذا الشأن وهى عندما استقل المهاجمون سفنهم وبدأوا يعودون أدراجهم أوفد عبد الرحمن معهم سفيرا له اسمه غزال وحمله التحف والهدايا فى سفنهم، وأرسله إلى دولتهم ووصل إلى جزرهم بعد صعوبات بحرية هائلة ومثل أمام ملكهم، وكان ملك المجوس سيدة ففتنها هذا السفير حبًا، وبعد أن عاد السفير المذكور نجد قصته مذكورة بالتفصيل فى كتاب ابن دحية "المطرب فى أشعار أهل المغرب"[(١)] ص (١٣ - ١٦).

وكانت جزيرة تولى الشمال مأهولة بالسكان، وكانت جزر خالدات وجزر سعادة آخر الأماكن المأهولة بالسكان فى الناحية الثانية من البحر المحيط، وكانت هناك جماعة من المغرورين أو المغترين بين ملاحى الأندلس الشجعان يجوبون البحر المحيط بحثًا عن الجزر، وقد ذكرهم كل من الإدريسى والمسعودى.

---

(١) إشارة إلى صفحات مجموعة أخبار أمم الجوس.

جزر بحر الصين

لقد اكتشف العرب بحر الهند وبحر الصين بشكل كامل، وفى حين يقف علماء الهيئة على قدر ضئيل منها نجد أن التجار والملاحين العرب وصلوا إلى كل جزيرة فى بحر الصين، ولكنهم لم يستطيعوا الإقامة فى كثير من الجزر بسبب جهل السكان وتوحشهم، ولكنهم موجودون فى جاوة و سومطرة وباقى جزر الهند، الصينية الأخرى منذ ذلك الوقت وحتى اليوم ووصفهم لتلك الجزر دقيق وصحيح إلى هذا الحد وكأن خريطة العالم موضوعة أمامهم.

إن جهود الملاحين العرب وسعيهم للوصول إلى تلك الجزر والتواصل مع سكانها مذكورة فى كتاب عجائب الهند للملاح بزرك بن شهريار.

وكان العرب يطلقون اسم جزر واق الواق على جزر اليابان وسومطرة، وسرسبزة على سومطرة، والزابج على جاوة، وقد حكوا قصة التصنيع والمهارة والملاحة عند اليابانيين وأماكن الأخشاب هنالك والحرائق.

الفلبين

ذكر بزرك بن شهريار سنة ٣٠٠ جزيرة بركانية فى بحر الصين وهى الفلبين بالتأكيد (عجائب الهند ص ٢٢)، وفى هذا جزء أسطورى ولكن الإشارة إلى جزيرة بركانية من هذا البحر صحيحة تمامًا وتنطبق وتصدق على الفلبين، وخصوصًا عندما يثبت أن المسلمين وصلوا إلى هذه الجزيرة وظلوا يسكنونها مئات السنين قبل أن يتردد عليها الإسبان، ويقال إن هؤلاء الناس بعد أن اعتنقوا الإسلام جاءوا إلى جزر الهند واستوطنوها، وبمجرد مجيئهم ظلت تحت حكم الإسبان باستمرار. (دائرة المعارف البريطانية - الفلبين).

أستراليا

حكى بزرك بن شهريار فى كتابه عجائب الهند واقعة مدهشة للملاح عبهرة الكرمانى، فهذا الملاح توجه من الخليج الفارسى إلى الصين، وبادئ ذى بدء قاد

الملاحة بشجاعة فى بحر الصين إلى أن خرج من بحر الصين، ولعله وصل مجمع الجزر فتحطمت سفينته ونجا بنفسه على إحدى السفن، وفى نهاية الأمر أنقذته سفنه التى وصلت لاحقا وأفرغ سفينته من أحمال البضائع والأمتعة، ولجأ إلى جزيرة غير مأهولة حتى وصل إلى الصين، (ص ٨٨ بتصرف) فأى جزيرة كانت هذه؟

مدغشقر

يذكرون جزيرتين فى هذا البحر بالقرب من خليج موزمبيق، إحداهما تسمى عندهم قنبلو والأخرى تسمى قمر، ويعتبر أكثر الباحثين أن الجزيرتين هما جزيرة مدغشقر، ولكن الصحيح هو أن قنبلو هى مدغشقر، وقمر جزيرة صغيرة يطلق عليها فى الوقت الحاضر قمورو (جزر القمر)، وهى قريبة من مدغشقر.

الدليل (المرشد) العربى لفاسكو داجاما

نستنتج من المعلومات السابقة أن العرب كانوا يعلمون منذ عهود موغلة فى القدم أنهم يستطيعون الدخول من بحر الهند إلى البحر المحيط وبحر الروم بعد الدوران حول سواحل أفريقيا، ونتيجة لهذه المعلومات تمكن الأتراك من الاستيلاء على القسطنطينية فى ٧٥٨هـ -١٤٥٢م، وكان من الضرورى على الأوربيين أن يبحثوا على طريق جديد للوصول إلى المشرق بعد أن سيطر الأتراك سيطرة كاملة على بحر الروم، وبعد نهاية سيطرة العرب تشوق الإسبان والبرتغاليون سنة ٨٩٧ هـ، لاقتفاء آثار أقدامهم، وبدأ أصحاب الهمة من الملاحين يجوبون أطراف البحار وأكنافها، وفى سنة ٩٠٤هـ، رسى أحد أولى العزم من الملاحين البرتغاليين وهو فاسكو داجاما على أحد سواحل شرق أفريقيا ووصل إلى بحر الهند من البحر المحيط بعد أن دار على سواحل غرب أفريقيا من طريق دله عليه العرب.

وفى ذلك الوقت كان الملاح العربى الشهير المعلم أحمد بن ماجد أشجع الملاحين قاطبة من بحر بربرة حتى بحر الهند وبحر العرب والبحر الأحمر وبحر

فارس، وكان خبيرا وماهرا فى علوم الملاحة وآلاتها، وموجودا هناك فأوصل فاسكوداجاما من هناك إلى الهند طمعا فى مكافأة كبيرة، طبقا لرواية الأوربيين وهو فى حالة سكر، طبقا لرواية العرب وقد دل ابن ماجد فاسكو داجاما على طريق الهند، وأرسى سفينته فى كالى كت (مدراس) وكانت أكبر موانئ تجارة التوابل.

وهذه الواقعة وهى أن فاسكوداجاما وصل إلى الهند بمساعدة أحد الرحالة العرب ثابتة ومؤكدة فى الروايات العربية والبرتغالية كليهما.

وكان عالم الكجرات الشهير قطب الدين النهرالى، الذى كان مدرسًا ومديرًا للمدرسة التى أسسها سلاطين الكجرات فى مكة المكرمة، ومؤلف تاريخ مكة (الإعلام بأعلام بيت الله الحرام)، وتاريخ الفتح التركى لليمن (البرق اليمانى فى الفتح العثمانى)، موجودًا فى ذلك العهد، وقد دون فى كل من مؤلفيه أحداث بدايات مجئ البرتغاليين إلى البحر الشرقى، وقد ذكر باختصار فى تاريخ مكة الضجة التى أثارها مجيئهم إلى موانئ العرب والهند، ولكنه دون فى كتابه البرق اليمانى[1] مجىء البرتغاليين بالتفصيل: (البرتغال)، اللعين، من طائفة الفرنج الملاعين، إلى ديار الهند، وكانت طائفة منهم يركبون من زقاق سبتة فى البحر ويلجون فى الظلمات ويمرون بموضع قريب من جبال القمر. وهى مادة أصل بحر النيل، ويصلون إلى المشرق، ويمرون بموضع قريب من الساحل، فى مضيق أحد جانبية جبل، والجانب الثانى بحر الظلمات (المحيط الأطلنطى)، فى مكان شديد الأمواج، لا تستقر به سفائنهم، وتنكسر، ولا ينجو منهم أحد، واستمروا على ذلك مدة وهم يهلكون فى ذلك المكان، ولا يخلص من طائفتهم أحد إلى بحر الهند، إلى أن خلص منهم غراب (نوع من السفن) فما زالوا يتوصلون إلى معرفة هذا البحر، إلى أن دلهم شخص ماهر من أهل البحر يقال له أحمد بن ماجد صاحبه

(١) قطب الدين النهروالى: الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، ص١٦٦ على هامش كتاب خلاصة الأحكام لدحلان.

كبير الفرنج وكان يقال له (إلى[1] ملندى) وعاشره فى السكر، فعلمه الطريق فى حالة سكره، وقال لهم: لا تقربوا الساحل من ذلك المكان، وتوغلوا فى البحر ثم عودوا، فلا تنالكم الأمواج، فلما فعلوا ذلك صار يسلم من الكسر كثير من مراكبهم، فكثروا فى بحر الهند، وبنوا فى (جوا) من بلاد الدكن قلعة......[2].

وقد ذكر هذه الواقعة أحد المرافقين لفاسكو داجاما علاوة على المؤرخين البرتغاليين، وكان بيان «بروس: baros» الأكثر تفصيلا حيث يقول[3]:"عندما كان فاسكو داجاما فى مالنتدى جاء للقائه جماعة من الملاحين وأمراء البحر من كهمبايت الواقعة فى الكجرات، وجاء معهم إلى الكجرات أحد المور (عربى مسلم) اسمه المعلم كنكا[4]، ومن حسن الحظ أنه التقى برجالنا ورافقهم، وكان ملك مالندى أيضا يبحث عن مرشد لسفن البرتغاليين بهدف إرضائه (ليدلهم على طريق الهند) فوافق على الذهاب معهم، وقد اطمأن فاسكو داجاما كثيرا إلى خبرته ومعرفته بعد الحديث معه، وخاصة عندما عرض عليه هذا العربى المسلم خريطة كاملة لسواحل الهند وكانت هذه الخريطة معدة بشكل مفصل ودقيق، وتحتوى على خطوط نصف النهار وخطوط متوازية مثل خرائط المور (العرب المسلمين) ولكن لم تكن بها علامات على اتجاهات الرياح، ولما كانت خطوط نصف النهار والخطوط المتوازية قد أعدت على شكل مربع، لذا كانت صغيرة

---

(١) وهذه الكلمة فى اللغة البرتغالية (الميرانتى)، وفى العربية أمير البحر. قال ابن خلدون فى مقدمته ويسمى صاحبها (الأساطيل)، فى غرفهم (الملند) بتنخيم اللام منقولا من لغة الإفرنج (باب قيادة الأساطيل).

(٢) قطب الدين النهروالى: غزوات الجراكسة والأتراك فى جنوب الجزيرة، المسمى البرق اليمانى فى الفتح العثمانى ـ دار اليمامة ـ الطبعة الأولى، الرياض ١٣٨٧هـ ص ١٨ ، ١٩. (المترجم).

ـ أيضا انظر: المليبارى: تحفة المجاهدين فى أحوال البرتغاليين، نشر مؤسسة الوفاء ـ بيروت، الطبعة الأوللى ١٩٨٥م (المترجم).

(٣) نقلا عن دائرة المعارف الإسلامية، مقالة «شهاب الدين».

(٤) يقولون إن «كنكا» كلمة سنسكريتية بلهجة تاميلية معناها ماهر فى الرياضيات البحرية ومن الممكن أن يكون لقب أحمد بن ماجد شهاب الدين.

جدا، لهذا فإن الذين كانوا يقطعون خطوط نصف النهار على طريق الساحل، كانوا يعلمون خطوط الشمال والجنوب والمشرق والمغرب وهى صحيحة بشكل كامل، ولم تكن علامات اتجاه الرياح على هذه الخريطة موجودة بكثرة مثلما كانت على خريطتنا البرتغالية التى كانت تؤدى عملها جيدا للآخرين".

وقد عرض فاسكوداجاما على هذا العربى المسلم اصطرلابا خشبيا كبيرا كان معه، كما عرض عليه عدة اصطرلابات أخرى مصنوعة من المعدن كان يقاس بها ارتفاع الشمس، ولم يظهر هذا الملاح العربى أية دهشة أو انبهار بعد رؤية مثل هذه الآلات، وأخبره أن الملاح العربى المسلم فى البحر الأحمر يستعمل آلات مصنوعة من النحاس الأصفر على شكل مثلث وربع دائرة، وتؤدى عملها على نطاق واسع فى ملاحتهم، وذلك لقياس ارتفاع النجم القطبى وكذلك لتقدير ارتفاع الشمس، وقال له كذلك إنه هو نفسه جميع الملاحين من كهمبايت والهند يمارسون الملاحة بمساعدة بعض النجوم الشمالية والجنوبية، وكذلك يهتدون بنجوم خاصة تنتشر فى السماء من الشرق إلى الغرب، وأن هؤلاء الملاحين لا يقيسون ارتفاع الشمس بالآلات التى عرضها عليه فاسكو داجاما، بل بآلة أخرى مثل التى يستعملها هو نفسه، وأحضر هذه الآلة على الفور وعرضها على فاسكو داجاما، وكانت هذه الآلة مصنوعة من ثلاثة ألواح خشبية، وبالنسبة لشكل هذه الآلة وطريقة استعمالها فقد تناولتها فى الباب المتعلق بآلات الملاحة فى كتابى (georaphia) ولهذا فإننى سأكتفى هنا بالقول: إن الآلة المذكورة يستعملها العرب المسلمون فى هذه المهمة التى نستعملها نحن البرتغاليين فيها كما يقول الملاح «إربالسترايل: erbalestrlla» وقد بينت طبيعة هذه الآلة فى الباب المذكور آنفا مع ذكر المخترعين لها، وجرت حوارات أخرى بعد هذا الحوار بين هؤلاء الناس وهذا الملاح، وقد شعر فاسكو داجاما أنه عثر على كنز كبير، ورأى بعد تفكير ألا يدعه يضيع من يديه فأقلع بسرعة وبقدر الإمكان وتوجه إلى الهند فى ٢٤ أبريل ١٤٩٨ هجرية".

الخرائط البحرية: تعد الخرائط البحرية من أهم الأشياء الخاصة بالملاحة وكان الملاحون العرب والنواتية يصطحبون معهم تلك الخرائط عند إقلاعهم، وكانوا يسمعون عن المعلومات الخاصة بالخرائط البحرية من السابقين عليهم وينجزون مهمتهم بتجاربهم الشخصية، وفى منتصف القرن الرابع يقول بشارة المقدسى فى كتابه أحسن التقاسيم أنه رأى خريطة على الورق فى مكتبة أمير خراسان (السامانى)، ثم خريطة على القماش فى نيسابور عند أبو القاسم بن الأنماطى ثم اطلع على خرائط فى مكتبتى عضد الدولة (الديلمى) والصاحب (بن عباد) ووجد اختلافًا فى كل خريطة منها، يقول: " أما أنا فسرت فيه نحو ألفى فرسخ، ودرت على جزيرة كلها من القلزم إلى عباداوى ما توهَّت بنا المراكب إلى جزائره ولججه، وتجار ورأيتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره، فسألتهم عنه وعن أسبابه وحدوده، ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها، فعلقت من ذلك صدرا صالحا بعدما ميزت وتدبرت ثم قابلته بالصور التى ذكرنا " (ص١٠).

ويقول ابن خلدون فى المقدمة: "على قوانين ذلك محصلة عند النواتية والملاحين الذين هم رؤساء السفن فى البحر والبلاد التى فى حفافى البحر الرومى وفى عدوته، مكتوبة كلها فى صحيفة على شكل ما هى عليه فى الوجود وفى وضعها فى تلك الصحيفة، ويسمونها الكنباص وعليها يعتمدون فى أسفارهم" (ص ٤٥، طبعة مصر).

مر بنا آنفا أنه عندما التقى فاسكو داجاما بالملاح العربى على الساحل الشرقى لأفريقيا، فإنه عرض على فاسكو داجاما خريطته، وفى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية، يقول كاتب المقال إن فاسكو داجاما شاهد خريطة الملاحين العرب على سواحل أفريقيا، ووجد أن خريطته تتطابق مع خريطة العرب حول سواحل الهند ومسافاتها المشتركة.

وعندما كان البرتغالى «البيوكرك» فى الهند كلف أحد الملاحين العرب اسمه عمر بإعداد خريطة بحرية فكان يحتفظ بها معه فى سفره إلى بحر عمان والخليج الفارسى (مجموعة المقتطف المسماه بالرواد، طبعة مصر، ص ٤٦).

وقد ذكر أحمد بن ماجد أيضًا الخرائط البحرية وكان يطلق عليها اسم رهمانى (راهنامة) أى الدليل والمرشد، وكتب أن هذه هى الراهنامات نفسها التى كانت عند الملاحين السابقين فى المؤلفات البحرية، وكان ملاحو بحر الروم يطلقون عليها اسم كنباص".

وقد ذكر ابن فضل الله العمرى المتوفى سنة ٧٤٩هـ/ ١٣٤٨هـ فى الباب الأول من المجلد الثانى لكتابه "مسالك الأبصار فى ممالك الأمصار" بحثًا كاملاً عن كلمة "كنباص" وقال إنها معرب الكلمة اللاتينية (campas) وهى فى الغالب مأخوذة من الملاحين الرومان فى حين كان ملاحو بحر العرب والخليج الفارسى يطلقون على هذه الخريطة اسم "رهنامة".

المنارة (الفنار)

الشىء الثانى بعد الخرائط البحرية هو بناء منارة (فنار) على المواضع الخطيرة فى البحر، وكان العرب أيضًا يستخدمون تلك المنارات فى رحلاتهم البحرية، يقول بشارة المقدسى (سنة ٣٧٥هـ).

"وقد نصب فى البحر جذوعًا عليها بيوت ورتب فيها قومًا يوقدون بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب " (ص ١٢، ليدن).

وكان فنار الإسكندرية الشهيرة (المنارة) يضىء أيضًا فى أيام حكم العرب، ويذكر اليعقوبى (سنة ٢٧٧هـ) أن هذه المنارة من عجائب الإسكندرية وارتفاعها ١٧٥ ذراعا، بنيت على مينائها العظيمة "وعليها مواقيد توقد فيها النيران إذا نظر النواظير إلى مراكب فى البحر على مسافة بعيدة"[١].

(١) اليعقوبى: كتاب البلدان، ليدن، ص٢٣٨.

وقد غرست خشبات كبيرة فى الخليج الفارسى مكونة علامات إرشادية، يقول المسعودى (سنة ٣٠٢هـ) عند ذكر خشبات البصرة:

"وهى علامات منصوبة بالخشب فى البحر مفروسة علامات للمركب إلى عمان المسافة ثلثمائة فرسخ" (مروج الذهب: المجلد الأول، باريس ص ٢٣١).

وقد كتب الرحالة ناصر خسرو هذه الخشبات بالتفصيل وكان قد مر بالخليج الفارسى نحو سنة ٤٤٥هـ، يقول:

"هذا النوع من المعبرات البحرية يسمى (الخشبات) وصفته أنه صندل مائى ضخم من خشب الساج المحكم وهو يشبه المنجنيق، فقاعدته متسعة ورأسه ضيق، وفى أعلى الرأس تقع دفة القيادة وترتفع على القاعدة قدر أربعين ذراعا، وغرفة القيادة مبنية من الآجر والحجارة ومشدودة بالحبال الوثيقة شداً محكمًا، ويجلس القائد فى أعلى الغرفة، ويقولون إن هذه المعبرة ملك لأحد التجار، ويزعم البعض أن ملكا من الملوك بناها، والفكرة من هذا النوع من المعابر هو؛ أنه يساعد على عبور هذه المواضع البحرية المرتفعة التى لا تستطيع السفن الكبيرة اجتيازها لقربها من سطح البحر، مما يعرض السفن للارتطام والغرق، لذلك يصنعون فى مثل هذه الأماكن الخطرة منارات تضاء ليلا لتحذير السفن، كما يستفاد من هذه الأماكن لتشديد الرقابة البرية على السفن المعادية وكذلك سفن القرصنة.

وعندما غادرنا هذا الخشاب انتقلنا إلى ظهر آخر يشبهه، إلا أنه لا توجد به غرفة قيادة عالية". (كاويانى، برلين ص ١٣٥)[١].

صور الكواكب

الجزيرة العربية منطقة صحراوية صخرية وجبلية، فكان الناس يسافرون فى الليل بسبب لهيب رياح السموم وشدة الحرارة، ولم يكن هناك من رفيق لهم فى

(١) ناصر خسرو: سفرنامه ناصر خسرو، ترجمة الدكتور أحمد خالد البدلى، جامعة الملك سعود، الرياض، ط١، ١٩٨٣م، ص١٨٨ (المترجم).

السفر سوى النجوم، وكانت السماء صافية بسبب كونها بلدًا صحراويًا وكانوا يجدون فى نجوم السماء علامات يهتدون بها فى تحديد وجهتهم فى هذه الصحراء القاحلة، وكانوا قبل الإسلام ينسبون أسماء تلك النجوم للدول مثل النجم سهيل اليمانى، والشعرى الشامية، فى حين أن النجوم الكبيرة ومجموعات النجوم المتميزة مثل: القطبين، وسهيل، والفرقدين، والشعرى، وبنات النعش، والثريا وغيرها كانوا يستعملونها فى أشعارهم لتحديد الاتجاهات وتعيين الأوقات، المختلفة واتجاهاتها عن طريق النجوم، ويوجد فى كتاب الأزمنة والأمكنة للمرزوقى (المطبوع فى حيدر آباد ـ الهند) معلومات كثيرة عن علم النجوم عند العرب.

وكانت هذه المعلومات فى البداية قائمة على أفكار الجاهلية وتجاربها، وبعد ذلك عندما طور العرب علم الهيئة والنجوم من الناحية العلمية نجدهم يستعملون تلك العلوم فى أسفارهم البحرية، ولهذا فإن بشارة المقدسى عندما يذكر طاقم الملاحين فى السفن العربية المختلفة فى منتصف القرن الرابع الهجرى يذكرهم باسم (الرياضيين) [1].

ولعلنا يمكن أن نستنتج من هذا، أن الملاحة العربية فى القرن العاشر الميلادى كانت قائمة على أسس علمية، فقد كان عالم الرياضيات هذا يعرف الاتجاهات بعد معرفة النجوم وطول البلد وعرضها.

وقد بين ابن ماجد النجدى، وهو ملاح شهير من القرن التاسع فى كتابه (الفوائد فى علوم أصول البحر والقواعد) الكتب الضرورية للملاح الماهر، وأعد فهرسًا بمؤلفات صور الكواكب وكتب طول البلاد وعرضها، وكتب الفلك والجغرافيا، وذكر بصفة خاصة اسم كتاب "صور الكواكب" وهو أهم كتب عبد الرحمن صوفى، [2]يقول:

---

(١) بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم، ليدن ص١٠.

(٢) ابن ماجد: الفوائد فى أصول البحر والقواعد: ص٤٢، ٤٤.

"دونت أسماء الكتب المهمة للملاحيين والتى بدون الوقوف عليها لا يستطيعون الوصول إلى الكمال فى فن الملاحة مثل كتاب المبادئ والغايات للمراكشى وكتاب التصاوير، وفيه صور للنجوم وأشكالها، وأبعاد مسافاتها ودرجات طولها وعرضها، وكتاب الاختصار، وزيج (تقويم) مرزلغ بيك بن شاه رخ، ومعرفة الزيج المجسطى لبطليموس، وزيج ابن الشاطر المصرى، ويتم العمل بهذا الزيج فى مصر، وكتاب أبو حنيفة الدينورى، ومؤلف المحقق الطوسى، وكتاب مزيل الارتياب عن مشتبه الأنساب لأبى المجد إسماعيل بن إبراهيم، وكتاب المشترك لياقوت الحموى، ومؤلف ابن سعيد المغربى، وكتاب الجغرافيا لابن حوقل وتناول فيه جميع البحار والمحيطات والسواحل والجبال والأنهار والمدن والدول، وبعض الكتب يذكر الأرض، وبعضها يذكر الجبال والأنهار والبحيرات والخلجان، والبعض يتناول طول البلاد وعرضها، والنجوم، وقد قرأت جميع هذه الكتب، وكذلك العلم بالشهور الرومية وفصول السنة ومواسمها"، (الفوائد ص ٤٤ بتصرف).

وأكثر النجوم التى كانوا يستعملونها هى نجوم: سهيل الشعرى (الدبور) وكانوا يطلقون عليه فى الفارسية (ده تير) أى النجم ذو السهام العشر، والقطب، وسهيل والثريا، والفرقدين، وبنات النعش، والسماك، والعيوق، والإكليل، والطائر، والذئب وغيرها، والجدى ذو المنازل الاثنى عشر، والدلو، والحوت، والسرطان، والحمل والجوزاء وغيرها، والثوابت الأخرى وهى النجوم التى لا تبرح مكانها بل تظل ثابتة فى موضعها، وهى ذاتها المشاعل التى يهتدون بها فى تحديد الجهات فى الليالى المظلمة. (الفوائد: ص ٤٦).

وكان الملاحون العرب قد اكتشفوا الاصطرلاب علاوة على بعض الآلات البسيطة لرصد تلك النجوم، فكانوا ينظرون إليها بعد وضع أكفهم فوق أعينهم ويستدلون على مواقع النجوم وأفولها من خلال عدد الأصابع الموضوعة، وكانوا يقدرون المسافة بناء على ذلك، فكانوا يستذكرون تلك المشاهدات والتجارب بعد تدوينها.

وكانوا يكتشفون الدليل على كل موضع عن طريق الأصابع، وكان الملاح العربى الذكى يستعمل الاصطرلاب فى هذا العمل، وهكذا كان لدى الدليل العربى لفاسكو داجاما أفضل من اصطرلاب البرتغاليين كما مر بنا آنفا.

البوصلة الملاحية

المقصود من البوصلة الملاحية تلك الآلة المغناطيسية التى يتم عن طريقها اكتشاف الاتجاهات، والتاريخ الصحيح لاكتشافها ضاع فى ظلمات القدم، ورغم ذلك لو نستطيع تقديم أى مستند خطى بزعم اختراعها، لكان ذلك من نصيب العرب، والموضوع الذى كتب عن تاريخ البوصلة الملاحية فى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية مضلل للغاية ويتضح منه بجلاء أن كاتبه غير مستعد للاعتراف بسهولة أنها من اختراع العرب.

إن الاستدلال عن هذه الكلمة فيه خداع منطقى كامل، فلو أن الملاحين العرب فى بحر الروم كانوا يطلقون على البوصلة الملاحية اسم كمباس (campas) فليس معنى هذا أنهم أخذوها من الروم، بل إنهم منذ البداية كانوا يسمونها الخريطة البحرية، وكانوا يدونون عليها البحار والسواحل والجزر وطول البلد وعرض البلد، وبعد ذلك يبدأون يطلقون عليها اسم البوصلة الملاحية، وكان الملاح العربى فى بحر العرب فى القرن التاسع الهجرى يطلقون عليها اسم (الدائرة) و (بيت الإبرة).

على كل حال فإنه يوجد فى كتاب الجغرافيا للإدريسى المتوفى سنة 549هـ أول ذكر للبوصلة الملاحية فى تاريخ الملاحة البحرية من خلال المستندات المكتوبة، أنا لم أطّلع بنفسى على هذا الجزء من الكتاب ونقلته عن بوشر (boucher) والسيد ليبان، يقول ليبان:

"لكن الأمر الموثق والمعتمد لدينا هو أن معرفة الأوربيين بالبوصلة البحرية كان عن طريق العرب، وكان العرب أنفسهم يقيمون علاقات مع الصين، وهم الذين جعلوا هذا الاختراع فى متناول الأوربيين الذين استعملوه منذ ذلك الوقت، لأنهم

لم يستعملوا البوصلة الملاحية قبل القرن الثالث عشر الميلادى، مع أن الإدريسى يذكر ذلك فى منتصف القرن الثانى عشر الميلادى، ويقول: إن استعمال العرب للبوصلة البحرية كان شائعا بوجه عام"(١).

ولد الإدريسى فى الأندلس عام ٤٩٤هـ / ١١٠٠م، وألف كتابه هذا فى صقلية سنة ٥٤٨هـ الموافق١١٥٤م.

بعد ذلك أمامنا شهادة أخرى لمحمد عوفى مؤلف كتاب "جوامع الحكايات ولوامع الروايات" فى نهاية القرن السادس الهجرى وبداية القرن السابع الهجرى وكان قد جاء إلى السند والهند فى عهد السلطان ألتمش، يذكر المغناطيس ضمن عجائب العالم فى الباب الأخير من كتابه، وقد كتب فى البداية عن جاذبية مغناطيس أحد الأصنام معلق فى الهواء فى سومنات بمناسبة فتح السلطان محمود الغزنوى سومنات يقول: "يقول مؤلف هذه القصة فى الوقت الذى ركبت فيه البحر هبت رياح عاتية مفاجئة من مكمن الغيب، وغطت السحب السوداء وجه الهواء، وتلاطمت أفواج الأمواج المتراكمة وثار البحر، وانخرط ركاب السفينة فى الصياح والعويل، وكان الملاح قد سلك الطريق الخاطئ ،فقام على الفور بإحضار آلة حديدية مجوفة على شكل سمكة وألقى الماء فى الإناء وأدارها فاستقرت على جهة القبلة، وأبحر المرشد الملاح صوب تلك الناحية وبعد ذلك تعرفنا على عمل هذه الآلة، وقالوا إن لها خاصية حجر المغناطيس، ومن خواص المغناطيس أنه عندما يحك بقوة فى الحديد يظل أثره على الحديد فلا يتوقف ذلك الحديد إلا على جهة القبلة، وقد أجرينا التجربة عليه فكانت كما ذكرنا، أما كيف تم ذلك فالله عز وجل يعلمه ولا يصل كنهها على فهم أى عاقل". (نسخة خطية موجودة بدار المصنفين ـ أعظم كره).

---

(١) الترجمة الأوردية لكتاب حضارة العرب ص٤٤٤. وانظر أيضا موضوع «كمباس: Campas» فى دائرة المعارف البريطانية الجزء السادس ص٨٠٨ نقلا عن بوشر، وكتاب «هالام: Hallam» العصور الوسطى، المجلد الثالث، الجزء الثانى من الباب التاسع.

وفى تقديرى أن سفر عوفى هذا كان فى بحر الهند والعرب؛ لأنه كتب فى موضع آخر من هذا الكتاب عن رحلته البحرية هذه وكيفية وصوله إلى كهمبايت.

(الباب الثانى فى ذكر ملوك الطوائف وأحوالهم).

والناحية الجنوبية هى المقصودة بجهة القبلة وكانت فى ذلك الوقت هى جهة القبلة فى البحر.

وبعد ذلك فى منتصف القرن السابع الهجرى يذكر مؤلف مصرى هو بيلك القبجاقى هذه الخاصية للمغناطيس فى كتابه "كنز التجار فى معرفة الأحجار"، وتوفى المؤلف سنة ٦٨١هـ/ ١٢٨٢ م، وقد ألف هذا الكتاب باسم الملك المنصور ناصر الدين بن الملك مظفر ملك حماة المتوفى ٦٨٣هـ (أبو الفداء، مصر، ٤/ ١٨، وتوجد نسخة خطية منه فى المكتبة الوطنية بباريس (رقم ٢٧٧٩)[1].

يذكر فى هذا الكتاب: "إن إبرة المغناطيس تسبح فى الماء بواسطة قصبة (يراع) أو قطعة خشبية مسنونة وذات حد، وكانت تستخدم فى البحار الشامية فى ذلك الوقت عندما سافرت بالبحر من طرابلس (الشام) إلى الإسكندرية".

ويقول بعد ذلك: "يقول الناس إن الملاحين الذين يمارسون الملاحة فى بحر الهند كانوا يستعملون آلة على شكل سمكة بدلا من الإبرة وقطعة الخشب، وهى مصنوعة من حديد مجوف فكانت تسبح (تطفو) على السطح بمجرد وضعها فى الماء، وتشير برأسها وذيلها ناحية الشمال والجنوب" (دائرة المعارف البريطانية، ط(١١، ٦٠١/ ٨٠٧).

وبعد ذلك يذكر المقريزى (المولود سنة٧٦٦هـ، والمتوفى ٨٤٥هـ) المغناطيس فى كتابه (خطط مصر) فى نهاية القرن الثامن الهجرى ومنتصف القرن التاسع، يقول: "وما برح المسافرون فى بحر الهند إذا أظلم عليهم الليل ولم يروا ما يهديهم من الكواكب إلى معرفة الجهات يحملون حديدة مجوفة على شكل سمكة،

(١) انظر الملحق الفرنسى لرسائل ابن ماجد ص٨٠، وفهرس المكتبة الوطنية فى باريس ص٥٠١.

ويبالغون فى ترقيقها جهد المقدرة، ثم يعمل فى غمز السمكة شىء من مغناطيس جيدا ويحك فيها بالمغناطيس، فإن السمكة إذا وضعت فى الماء دارت واستقبلت القطب الجنوبى بفمها واستدبرت القطب الشمالى وهذا من أسرار الخليقة، فإذا عرفوا جهتى الجنوب والشمال تبين منهما المشرق والمغرب فإن من استقبل الجنوب فقد استدبر الشمال وصار المغرب عن يمينه والمشرق عن يساره، فإذا تحددت الجهات الأربع عرفوا مواقع البلاد بها فيقصدون حينئذ جهة الناحية التى يريدونها" (وصف حلوان، مطبعة النيل، الجزء الأول ص: ٣٣٩ ، ٣٤٠).

وهذا الوصف يتشابه حرفيا مع ما شاهده محمد عوفى، ويتضح أن زمن تطورها الحقيقى كان فى منتصف القرن التاسع الهجرى، حيث نجد اسم إبرة البوصلة الملاحية مذكورا بوضوح تام فى مؤلفات شهاب الدين أحمد بن ماجد السعدى النجدى الملقب بأسد البحر وسليمان المهرى الحضرموتى، فقد ذكر ابن ماجد البوصلة البحرية فى منظومته "رسالة قبلة الإسلام" عند وصفه كيفية اكتشاف القبلة فى كل بلد من البلدان، وقد كتب هذه الرسالة فى سنة 893هـ، ثم ذكر[١] إبرة البوصلة الملاحية، إنه زعم اختراعها[٢] ، وذكرها بعد ذلك سليمان المهرى (سنة ٩٠٠هـ)، فى رسالته "تحفة الفحول فى علم الأصول" (انظر صفحات: ٥ و ١٦٠، ١٦١طبعة باريس).

وبهذه الكلمات يزعم ابن ماجد السعدى النجدى فى كتابه "الفوائد فى أصول البحر والقواعد" اختراعه للبوصلة الملاحية يقول:

"ومن اختراعنا فى علم البحر تركيب المغناطيس على الحقة بنفسه ولنا فيه حكمة كبيرة لم تودع فى كتاب، إنه لم يقابل الجاه الأسهيلية فميزوا فى هذه النكتة، فإذا كان أحد يعرف فنحن مسبوقون " ص ٤٦.

---

(١) مجموعة صور رسائل ابن ماجد، طبعة باريس المجلد الأول ص٢٨.

(٢) انظر الرسالة المذكورة صفحات: ٥ و ٢٢ و٢٧ و٤٦ و١٢٨.

وفى موضع آخر من هذا الكتاب، يوضح فيه التاريخ القديم المشكوك فى صحته هكذا"، وأما ضرب بيت الإبرة بالمغناطيس قيل إنها من داود عليه السلام؛ لأنه كان معنى بالحديد وخواصه، وقيل من الخضر عليه السلام لما خرج فى طلب ماء الحياة، ودخل الظلمة وبحره ومال لأحد الأقطاب حتى غابت عنه الشمس قيل اهتدى بالمغناطيس وقيل اهتدى بالنور والمغناطيس حجر يجذب الحديد" ص ٢٠٥..

ويقول قبل ذلك:

"وأما المغناطيس الذى عليه المعتمد ولا تتم هذه الصنعة إلا به ، وهو دليل على القطبين فهو استخراج داود عليه السلام" ص ١٠٥.

ويتضح من هذا أن ابن ماجد لم يكن يعلم تاريخه، ولا يعرف من أين أتى بهذا العلم، لكن على كل حال لقد تم ذلك فى الزمن الغابر لهذا ادعى اختراعه للبوصلة البحرية، ويتضح من هذا أنه لم يطور فى هذه الآية ولم يحدث فيها أى تغيير أو أن من جاء قبله جعلها أكثر سهولة فى الاستعمال.

وفى هذه الحالة يتضح أن الكتاب الذين ذكروا البوصلة البحرية قبله جعلوها على شكل سمكة، ويبدو هذا الشكل جليا فى البوصلة البحرية الصينية القديمة، ولكن مؤلفاته توجد فيها إشارة إلى الدائرة وبيت الإبرة والعلبة الصغيرة والإبرة ولهذا فإنه غالبًا قد اخترع صورتها وشكلها.

وعقد مقارنة فى أحد المواضع بين الملاحين المصريين فى بحر الروم والملاحين العرب فى بحر الهند يقول فيها:

"ويسمى عند أهل الديار المصرية السميالان، لهم اصطلاح غير كان البحر الكبير، ولهم قمباص ولهم فيه خيوط. ونحن أخناننا ٣٢ خنا، ولنا ترفات وأزوام وقياسات لا يقدرون عليه وليس هو عندهم ولا يقدرون أن يحملوا (كذا) أدركنا ونحن نحمل إدراكهم وندرك معرفتهم ونسافر بمراكبهم".

لأن البحر الهندى هو متعلق بالبحر المحيط وله علم فى الكتب والقياس، وعلمهم ليس له قياس ولا علم ولا كتاب إلا فى قمباص وعدة أميال ليس له قيد، ونحن سهل علينا أن نسافر بمراكبهم فى بحرهم، وقد كابرونا بعض منهم فى ذلك حتى طلعوا عندنا فأقروا لنا بالمعرفة فى البحر وعلومه والحكم على النجوم فى أودية البحر ومعرفة قطع المركب طولا وعرضا، لأن طولنا وعرضنا له قيود بيت الإبرة وهى الحق والقياس، وهم ليس عندهم قيد سوى الحقة يهتدون بها فى القطع على صدر المركب وليس عندهم قياس يهتدون به فى الميل يمينا وشمالا فبهذا أقروا لنا بالمعرفة " ص ٢٧/٢.

ويتضح من هذا أن الملاحين فى بحر الروم كانوا يستعملون البوصلة الملاحية البسيطة، غير أن مثل هذه البوصلة البحرية المصمم عليها قياسات الجهات لم تكن عندهم، وفى أواخر القرن العاشر الهجرى ألف أحد صناع الآلات الدمشقيين وهو الشيخ محمد بن أبى الخير كتابا باسم "النجوم الشارقات فى ذكر بعض الصنائع المحتاج إليها فى علم الميقات"، ونشر فى حلب سنة ١٩٢٨م، وفى كشف القطب الشمالى والقطب الجنوبى عن طريق المغناطيس، والباب الثالث والثلاثون فى كيفية صنع البوصلة البحرية البسيطة، والباب الخامس والعشرون فى دوائر وقياسات الجهات، وقد وصف ابن أبى الخير هذه الأبحاث والتحقيقات بدون أى اهتمام وسرية وتعجب، ويتضح أن هذه المعلومات كانت شائعة فى ذلك العصر.

وبعد الاطلاع على جميع المعلومات العربية والأجنبية المتعلقة بالبوصلة البحرية، نستنتج أن شرف الاختراع الأول للبوصلة البحرية كان من نصيب أهل الصين، ولكنهم كانوا يستعملونها كآلة رياضية وكان الملاحون العرب قد وصلوا إلى الصين فى القرن الأول الهجرى (السادس الميلادى) وأخذوا يترددون عليها من خلال الرحلات البحرية وحصلوا على البوصلة من الصين واستعملوها فى تلك الأسفار البحرية لمعرفة الاتجاهات، كما قاموا بتطويرها ولكنهم أبقوا عليها عموما فى طى الكتمان كأحد الأسرار.

وتفيد المعلومات الأولية فى الخليج الفارسى وبحر العرب وبحر الحبش، أن العرب لم يستعملوا المسامير الحديدية فى سفنهم الموجودة فى تلك البحار[1] وأنهم كانوا يستعملون تلك المسامير فى بحر الروم فقط، وكان الحجاج بن يوسف الثقفى، الذى كان واليا على العراق والبصرة فى الفترة ما بين ٧٥ ـ ٩٥هـ، أول من صنع السفن بالمسامير الحديدية فى تلك البحار[2]، وقد ذكر المسعودى فى مطلع القرن الرابع الهجرى سبب عدم استعمال المسامير الحديدية فى تلك البحار، وهو أن المسامير الحديدية كانت تبلى وتصدأ فى مياه تلك البحار[3]، إلا أن زكريا القزوينى المتوفى ٦٨٦م، يقول فى كتابه "عجائب المخلوقات" عند ذكر المغناطيس إنهم لم يستعملوها (أى المسامير الحديدية) لأنهم كانوا يخافون ألا يجذب المغناطيس تلك المسامير الحديدية، وقد ذكر محمد بن محمود (الموجود سنة ٧٥٣هـ) فى كتابه "نفائس الفنون فى عرائس العيون" (باللغة الفارسية) هذا الكلام بعينه فى قسم المعادن (الباب الرابع فى خوص الجواهر والأحجار):

"وللمغناطيس معادنه فى بحر القلزم، وكان أفضل ألوانه اللون الأسود، ويقولون إنه لا يجذب السفينة التى بها حديد" (مخطوط ـ دار المصنفين) ويمكننا أن نستنتج هذا الأمر من هذه القصة، وهو أن الملاحين العرب الأوائل كانوا يعتبرون أن استعمال المسامير الحديدية يبطل عمل المغناطيس، وكانوا يكتمون هذا السر لدرجة أن هذا السر كان قاصرًا على الخواص حتى القرن السادس الهجرى، وقد اطلع العوام على هذا السر مع مطلع القرن العاشر الهجرى.

لقد أخذ الأوربيون علم البوصلة المغناطيسية عن العرب وقد تم ذلك غالبًا فى القرن الخامس عشر الهجرى أو بعد ذلك، ويجب ألا ننخدع من الوجود الأولى لكلمة بوصلة فى أوربا، لأنهم كانوا فى البداية يطلقونها على خرائط طول البلد وعرض البلد فقط.

---

(١) سليمان التاجر: ص٨٨، طبعة باريس.

(٢) ابن رستة: ص١٩٦ طبعة ليدن.

(٣) المسعودى: مروج الذهب. ١ / ٣٦٥، باريس.

وقد نقل كاتب مقال "البوصلة" فى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية عدة اقتباسات من مؤلفات أوربية فى القرن الثالث عشر تتناول معرفة البوصلة المغناطيسية التى يستعملها الملاحون فى السفن، لكنه لم يقدم أى شهادة عيان على استعمالها إلى جانب هذا يظهر من بعض الاقتباسات أن هذه الهدية قدمها ماركوبولو (سنة ١٢٩٥م) لأهل وطنه بعد رحلته إلى المشرق، ويتضح من الاقتباسات القديمة الأخرى أن المحاربين الفرنسيين فى الحرب الصليبية كشفوا هذا السر للأوربيين فى القرن الثالث عشر الميلادى (الجزء السادس، ص ٨٠٨).

الآلات الفلكية الأخرى

كان الملاحون العرب يستعملون أيضًا عدة آلات أخرى للكشف عن مسافات البلدان وقرب الطرق وبعدها عن طريق تلك المسافات وقياس الأبعاد بينها واستطلاع النجوم ورصدها، وقد ورد ذكر تلك الآلات فى رسائل ابن ماجد النجدى وسليمان المهرى، وهناك تعليقات وملاحظات بحثية على تلك الرسائل باللغة الفرنسية، وللأسف لم أستطع الاستفادة منها، ولكنى اطلعت على موضوع كتب عنها باللغة الإنجليزية وطبع فى المجلة الآسيوية فى البنغال سنة ١٨٣٦م.

ولقد ظل الأوربيون يستفيدون باستمرار من علوم الملاحين العرب وآلاتهم منذ مائة سنة؛ أى منذ عهد الملاح الأوربى فاسكو داجاما ـ الذى كان معاصرًا لابن ماجد ـ حتى اليوم وقد ورد فى موضوع البوصلة فى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية ما يلى:

"لقد أخبرنا أوسوريو OSOREO أن العرب فى أيام فاسكو داجاما كانت لديهم مهارة فائقة فى علم الملاحة وفنونها المختلفة لدرجة أن معلوماتهم عن السفن لم يعرفها البرتغاليون" (الجزء السادس ـ ص ٨٠٧).

وقد أورد جيمس برنسب كاتب المقال الإنجليزى المذكور آنفا تفصيلات للآلات البحرية العربية الأخرى التى اكتشفها ملاح عربى ماهر، وننقل فيما يلى الجزء الأول منها:

"عندما جئت إلى هنا كانت سفن العرب تأتى إلى ميناء كلكتا كل سنة، وكنت أكتشف باستمرار تلك الآلات التى يستعملونها فى قياس مساحة عرض البلد، وكنت أتوقع من "بيرن فان هيمر" الذى ترجم" المحيط" أنه سيوضح هذه الطريقة بشكل واضح ولم يحالفنى النجاح حتى الآن، ولهذا استعملت الآن الربع والسدس فى الآلات الإنجليزية بدلا من الآلات القديمة والبالية، ولا غرو فإننى ذات مرة عندما كشف لى معلم (ملاح) هذه الآله فإنه فسر طلبى فيما يبدو، ولكننى لم أستطع فهم تركيب صناعتها ووعدنى أنه سيحضر لى هذا النوع من الآلة فى رحلة أخرى، وعندما سألته عما يتعلق بتقسيم الإصبع قام بوضع عضديه على امتدادهما وأصابعه معهما بمحاذاة الأفق، وبدأ يحصى ارتفاع القطب من خلالهم، وقد استنتجت من هذا أن هذه هى نفس الطريقة القديمة للملاحين العرب.

وفى نهاية الأمر قابلت ملاحًا ذكيًا فى إحدى سفن جزر المالديف، فأحضر لى جميع الآلات القديمة التى ساعدتنى على السفر إلى كلكتا، وعندما رسخ فى عقيدتى بشكل عام أن الناس لا يعرفونها، وأن الأمر اليقينى والمؤكد أنها (جميع الآلات) عربية الأصل لهذا أوضحها فيما يلى (مجلة معارف عدد أكتوبر سنة 1930م).

المهم أن الملاحين العرب نبغوا فى العلوم التالية:

- علم معرفة الفلك والنجوم.

- علم مهاب الرياح أى علم الهواء، ومن أى اتجاه يهب وفى أى وقت وفى أى فصل ومن أى بحر يهب.

- اكتشاف طول البلد وعرض البلد.

- معرفة الفصول والمواسم فى كل مكان من البحر وتأثيرها.

- علم الطرق البحرية الضيقة، والجبال البحرية الخطرة ومواقع الموانئ وجغرافية البلدان.

- استعمال الآلات الفلكية المختلفة.

- معرفة البلدان والمدن والموانئ والجزر وسكانها.

- الإلمام باللغات المختلفة.

- حساب الأيام والشهور الشمسية.

أسماء السفن

كان العرب على عهدهم يسمون السفن بأسماء مختلفة مثلما تسمى السفن فى الوقت الحاضر، أو كانت التسمية تنسب لأصحاب السفن، وقد سافر المسعودى سنة ٣٠٤هـ على سفينة أحمد وعبد الصمد شقيقى عبد الرحيم بن جعفر السيرافى(١)، وكانت السفينة التى ركبها ابن بطوطة فى سفره إلى الصين تسمى جاكر واسم مالكها إبراهيم، وكانت سفينة أخيه اسمها (منورت)(٢)، ومن المتأخرين نذكر السفينة التى ركبها مولوى رفيع الدين الدهلوى المراد آبادى من سورت إلى الجزيرة العربية وكان اسمها سفينة الرسول(٣).

صناعة السفن

أقيمت فى عهد الدولة العربية مصانع لصناعة السفن فى جميع الموانئ المهمة، وكانوا يطلقون عليها عموما اسم دار الصناعة، ففى المشرق كانت مصانع بناء السفن فى سيراف وأبلة على الخليج الفارسى، وهنا كان الصناع يركِّبون أجزاء السفينة بالحبال بعد ثقب الألواح ثم يدهنونها بالزيت، وكانت سفن أبلة وسيراف معروفة بهذا، فى حين كان الصناع يثبتون أجزاء السفينة وألواحها بالمسامير الحديدية فى مصانع بحر الروم ثم يغطونها بالزفت والقار، وكان

---

(١) المسعودى: مروج الذهب، ١/ ٢٢٣ طبعة باريس.

(٢) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، سفره للصين، ٢ / ١٣٠.

(٣) مولوى رفيع الدين، رحلة الحرمين، مخطوط.

قام الدكتور سمير عبدالحميد إبراهيم بترجمة هذه الرحلة، ونشرت فى المشروع القومى للترجمة (المترجم).

التجديد الذى أحدثه الحجاج بن يوسف الثقفى على السفن هنا فى الخليج الفارسى هو، استعمال المسامير الحديدية فى صناعتها[1]، لكن من المعروف أن صناع السفن هنا لم يقبلوا هذه الجدة؛ لأن سليمان تاجر وابن واضح اليعقوبى - وقد عاشا فى القرن الثالث الهجرى - يذكران أن السفن فى سيراف وأبلة كانت تشد أجزاؤها بالحبال[2].

وكان بنو أمية فى الأندلس قد أقاموا مصنعًا لبناء السفن فى أشبيلية[3]، وكانت تونس المركز الرئيسى لصناعة السفن فى شمال أفريقيا[4]، وكان هناك مصنعان لصناعة السفن، فى بجاية فى عهد ملوك صنهاجة[5]، وكان هناك مصنع فى دانية (الأندلس) (صفة الأندلس للإدريسى ص ١٩٢).

وكان يوجد مصنعٌ كبيرٌ لصناعة السفن فى سوسة (السوس الأقصى) بمراكش [6]، وفى أيام حكم العرب كان هناك مركز كبير لصناعة السفن فى باليرمو بجزيرة صقلية فى بحر الروم (المتوسط)[7]، ثم كانت لهم مصانع بعد ذلك فى سينا[8] وصقلية وبارى (إيطاليا)[9].

وأقيمت دار الصناعة فى عكا على سواحل الشام، ثم انتقلت إلى صور فى عهد الدولة العباسية، وكانت بيروت المركز الرئيسى لصناعة السفن فى عهد السلطان صلاح الدين الأيوبى.

وأقيمت مصانع كثيرة لصناعة السفن الحربية فى مصر، وعلى حد قول المقريزى، فقد أقيم فى جزيرة مصر أول مصنع فى مصر سنة ٥٤هـ، وكان هذا

---

(١) ابن رستة ص، ١٩٦

(٢) سليمان تاجر: رحلة سليمان تاجر، ص٨٨ واليعقوبى: البلدان ص٣٦٠.

(٣) ابن القوطية، فتح الأندلس ص٦٧.

(٤) ابن خلدون: مصر وتونس فى أخبار تونس ص٣٣.

(٥) الاستبصار فى عجائب الأمصار (طبعة ديانا) ص٣٠.

(٦) اليعقوبى: البلدان ص٣٤٨.

(٧) ابن حوقل: ص٨٢.

(٨) ابن جبير: رحلة ابن جبير ص٣٢٧.

(٩) الإدريسى : صفة إيطاليا ص٨٥.

البلاذرى: فتوح البلدان ص١١٧، ١١٨.

المصنع يسمى الروضة فى عهد المقريزى (٧٦٥ ـ ٨٤٥ هـ)، وفى أيام الدولة العباسية بدأ أحمد بن طولون والى مصر بأعمال بناء السفن الحربية فى مصر ثم أغلق الأمير محمد بن الإخشيد (سنة ٣٢٢ ـ ٣٣٤هـ) هذا المصنع، وأقام مصنعًا آخر على سواحل فسطاط مصر، وأقام المعز لدين الله الفاطمى (٣٦٥هـ) دار الصناعة فى "مقس" بمصر، فقامت ببناء ستمائة سفينة حربية، وكانت لا مثيل لها من حيث جودة صناعتها، وأقيمت دار الصناعة فى القاهرة والإسكندرية ودمياط فى عهد الدولة الفاطمية، وقد اهتم السلطان صلاح الدين بالعتاد والعدة البحرية للحروب الصليبية، فأوقف دخل مدينة الفيوم، وهو أخشاب غابات القوصية والأخيمية والأسيوطية وأشمونين وريشين وسفط وويد وبهنسا لهذا الغرض، وبعد ذلك أقام السلطان ركن الدين بيبرس مصانع لصناعة السفن فى الإسكندرية ودمياط فى عهد مماليك مصر[١]، وكانت هناك حروب بحرية كذلك فى عهد الدولة الفاطمية.

انتشال السفن الغارقة

طور العرب البحرية بطريقة عقلية وعملية لدرجة أنه خطر ببالهم إعداد الخطط لانتشال السفن الغارقة، فقد كان فيلسوف الأندلس أبو الصلت أمية بن عبد العزيز لديه مهارة فائقة فى الرياضيات والهندسة، وصادف أن جاء إلى مصر سنة ٥١٠هـ، وقد غرقت على ساحل الإسكندرية إحدى السفن المحملة بالنحاس، فزعم أبو الصلت أنه يستطيع انتشالها، فهيأت له الحكومة آنذاك جميع الإمكانات، فقام أبو الصلت ببناء آلات كبيرة لجر الثقيل، ونصبها على سفينة كبيرة وأخذ هذه السفينة ووقف بها على السطح المقابل للسفينة الغارقة، وزود آلات جر الثقيل بأحبال حريرية وقام بمد هذه الأحبال، وقام الغواصون

(١) انظر: المقريزى: خطط مصر، مطبعة النيل، مصر، المجلد الثالث ص٣١٢، ٣٢٠.

بتثبيت تلك الحبال فى مختلف أجزاء السفينة الغارقة، وقام بانتشال السفينة الغارقة بعد أن لف تلك الحبال عن طريق الآلات، لدرجة أنه نجح فى استخراج السفينة إلى سطح الماء وشاهدها الناس، لكنها بعد أن طفت على سطح الماء تقطعت الحبال الحريرية بسبب ثقلها وغرقت السفينة مرة أخرى فى البحر، وعلى الرغم من فشل أبو الصلت وعقابه بالسجن لكن لم يشك أحد فى نجاح قواعد التجربة وأصولها، وقد رأى العالم نجاحها فى العصر الحاضر[١].

ربان السفينة وبحارتها

يتضح من وصف المسعودى (سنة٣٠٣هـ) أن السفينة كان بها نوعان من العمال، "الرؤساء" أى الربابنة، و"أصحاب الأرجل" أى التجارة العاديين، وكان اسمهم "الباناتية" غالبًا فى سفن بحر الهند (عجائب الهند ص٨٥ ، ٨٦) ورغم أننا نطلق عليهم أسماء مثل ملاح ورئيس وربان وغيرها من الألفاظ، لكن يتضح من الكتابات المختلفة للرحالة البحريين أن هذه الألفاظ صارت لها معانٍ محددة ومنفصلة تدريجيا، فكانوا يطلقون كلمة "ناخوذة" (ناخدا)على مالك السفينة، ولم يكن وجوده فى السفينة ضروريا، وربان (رهبان) هو قبطان السفينة، و "ديدبان" حارس السفينة، والمعلم وهو المختص بالآلات الفلكية للسفينة وخرائطها، و"أشتيام" وهو المشرف على ركاب السفينة، وقد ذكر ابن بشارة المقدسى فى القرن الرابع الهجرى الأشخاص الذين يعملون على السفينة حسب ما يلى:

"من ربانيين وأشاتمة ورياضيين ووكلاء وتجار"[٢].

ومفرد أشاتمة أشتيام، وقد ورد فى لسان العرب أن "أشتيام رئيس الركاب، وأصبح اسم الرياضى عند المتأخرين "معلم" وترجمته فى العصر الحاضر ملاح".

(١) ابن أبى أصيبعة، طبقات الأطباء، طبقة مصر، المجلد الثانى ص٥٢.
(٢) ابن أبى أصيبعة، طبقات الأطباء، طبقة مصر، المجلد الثانى ص١٠.

للعرب بحران متميزان، أحدهما يبدأ من الخليج الفارسى حتى الصين والآخر من الإسكندرية حتى الأندلس، وكان يشاركهم فى كلا البحرين قومان مختلفان، فقاسمهم أهل فارس فى بحر العرب والخليج الفارسى، واليونانيون والرومان فى بحر الروم، وهكذا شاركهم الملاحة وصناعة السفن فى كلا البحرين أقوام مختلفون فكان الروم مع العرب من الإسكندرية حتى الأندلس، كان الفرس معهم من سيراف حتى الصين، بل إننا نجد بشارة المقدسى (سنة ٣٧٥هـ) رحالة القرن الرابع الهجرى يقول فيما يتعلق ببحر العرب والخليج الفارسى:

"وإن أكثر صناع المراكب وملاحيها فرس" (طبعة ليدن ص ١٨).

ولو لم يعترض علىَّ فى هذه المناسبة، فإن حديثى فى غير محله، لقلت إن المستوطنين المجوس كانوا مقيمين على أكثر السواحل من السند حتى الكجرات، ويثبت من هذا أنهم لم يتوافدوا على الهند هربًا من إيران فى عهد الخليفة عمر بن الخطاب، بل كانوا يترددون على هذه السواحل عن طريق الرحلات البحرية لأهداف تجارية منذ مئات السنين، وأنهم كانوا يمارسون الملاحة والتجارة مع العرب حتى القرنين الثالث والرابع الهجريين وكان إقليم فارس يضم أكبر عدد سكان فى إيران، وعاشوا على ساحل الخليج الفارسى، حيث أقاموا علاقات بحرية مع الهند بشكل مستمر.

وكان الإيرانيون ينتشرون فى كل مكان عندما كان الديلم يحكمون بلا تعصب فى القرن الرابع الهجرى، لدرجة أن هؤلاء الفرس استولوا على عدن وجدة (انظر الإصطخرى ص ٨٩ و٩٦) وستتضح الحقيقة من مجرد إلقاء النظر على أسماء اللاحين.

لقد كانت هناك علاقة وطيدة بين الملاحين فى مليبار ومصر والجزيرة العربية، وكانوا قد اختاروا الإقامة فى مليبار، وكانوا يطلقون عليها اسم "موبلة"

فى عرفهم العام، وكان هؤلاء الملاحون الشجعان فى موانئ مليبار ومصر والجزيرة العربية قد تركوا أثرًا بليغًا على بلاطات السلاطين والأمراء والرجوات، وفى النهاية وصل البرتغاليون إلى هنا مع بداية القرن العاشر الهجرى وأغرقوا أساطيلهم المزدهرة والمتطورة.

ولقد تنكر العالم لهؤلاء الملاحين ولم يقدرهم حق قدرهم، لدرجة أننا لم نعثر على أسماء أولئك الملاحين العرب الأبطال فى كتب التاريخ، وهم الذين قدموا أرواحهم فداء لتقدم العالم، وتقتضى الضرورة اليوم أن نبحث عن أسماء هؤلاء المحسنين الذين سخروا بحّارتهم وهمتهم عمالقة البحار الشرقية، وأذكر فيما يلى أسماء هؤلاء الملاحين الذين تعرفت إليهم أثناء مطالعاتى وهم:

١ ـ سليمان (سنة٢٢٥هـ).

٢ ـ أبو الحسن على بن شادان السيرافى (سنة٢٥٥هـ).

٣ ـ أبو الزهر برختى الملاح (سنة٣٠٠هـ).

٤ ـ أحمد بن على بن ميز الملاح.

٥ ـ مروديه بن زرابخت (أبحر حتى الصين).

٦ ـ عبهرة الكرمانى.

٧ ـ شهريارى (أبحر حتى الصين).

٨ ـ أبو عبد الله محمد بن بابشاد بن حرام بن حموية السيرافى الملاح.

٩ ـ عمران الأعرج.

١٠ ـ مردان شاه الملاح.

١١ ـ جهود كوتاه الملاح.

١٢ ـ عبد الواحد.

١٣ ـ يزيد العمانى.

١٤ ـ محمد العمانى.

١٥ ـ عبد الله بن جنيد.

١٦ ـ جعفر بن راشد المعروف بابن لاكيس.

١٧ ـ بزرك بن شهريار الملاح.

١٨ ـ إسماعيل بن إبراهيم بن مرداش المعروف بـ إسماعيلوية (الملاح) (سنة ٣١٧هـ).

١٩ ـ راشد الغلام بن بابشاد (سنة ٣٠٥هـ).

وجميعهم عاش فى نهاية القرن الثالث، وفيما عدا سليمان تاجر، فقد انتقيت كل الأسماء من كتاب واحد فقط هو كتاب "عجائب الهند" لابن شهريار، وجميع هؤلاء الملاحين كانوا يبحرون من الخليج الفارسى حتى الصين، وكانت منطقة فارس الواقعة بمحاذاة الخليج الفارسى يسكنها منذ عصور قديمة أناس من قبيلة الأزد اليمنية، وأشهرهم آلجلندى واسمهم الثانى آل عمارة وكانوا ينتشرون من فارس حتى حدود كرمان، وكانت قلاعهم على سواحل الخليج الفارسى، وقد تعهدوا بمراقبة البحر وجباية ضرائبه البحرية[١].

وفى العراق كانت قبيلتا مضر وربيعة تقطنان فى أودية دجلة والفرات، وكان آل مظفر بن جعفر أيضا يقيمون على سواحل فارس[٢] ، وفى عهد بنى أمية استقل آل حنظلة المراكب وتوجهوا إلى فارس وأقاموا بها، وكان المأمون قد عين عمر بن إبراهيم للمعركة البحرية مع "قطرية" وقبض على أسرته أيضًا فى إحدى نواحى فارس، وكان أحد أعضاء هذه الأسرة قد قبض عليه يعقوب الصفار وسجنه فى سيراف، وكذلك كان آل أبى زهير المدينى الذين ينتسبون إلى قبيلة

(١) الإصطخرى : ص١٤٠ ، ١٤١.
(٢) الإصطخرى: ص١٤٢ ، ١٤٣.

سامة بن لوى يستوطنون سواحل الخليج الفارسى، وكان أناس من بنى سامة بن لوى فى البحرين أيضا، وقد عبروا بحر الهند وحكموا السند[1].

وخلاصة القول: إن العرب استوطنوا بكثرة سواحل الخليج الفارسى وثغوره، وقد ذكر المسعودى اثنين من الملاحين المهرة فى بحر الروم فى مطلع القرن الرابع؛ أحدهما هو غلام زرافة والى طرابلس الشام، والثانى هو عبد الله بن وزير من مدينة جيلة الساحلية بحمص، وبالنسبة لهذا الثانى يقولون إنه ليس هناك أحد أكثر منه خبرة وتجربة فى بحر الروم فى ذلك الوقت، أى سنة ٣٣٢هـ، ويعتقد من كبار الملاحين فى رأيه (مروج الذهب، الجزء الأول، ص ٢٨٢ طبعة باريس).

وأذكر هنا كذلك الملاحين فى بحر الحبشة حسب ما يلى وجميعهم من سيراف وكانوا قد أبحروا من سيراف وعمان إلى مدغشقر نحو سنة ٣٠٠هـ (مروج الذهب، الجزء الأول ص ٢٣٣و٢٣٤ طبعة باريس) وهم:

١ ـ محمد بن زيد بود.

٢ ـ أحمد بن جعفر السيرافى.

٣ ـ عبد الصمد بن جعفر السيرافى.

٤ ـ عبد الرحيم بن جعفر السيرافى.

٥ ـ جوهر بن أحمد.

وأكثرهم ماتوا بعد أن غرقت سفنهم، يقول الإصطخرى عند ذكر الملاحين السيرافيين فى منتصف القرن الرابع: "كان هؤلاء الناس يعيشون كل حياتهم فى

---

(١) ابن خلدون: ٤/ ٩٦ وابن رستة.

السفن حتى إن أحدهم عرف عنه أنه لم يخرج خارج السفينة لمدة أربعين سنة وعندما تتحطم سفينة ينتقل إلى سفينة أخرى" ص ١٢٨.

وكان الملاحون الذين يبحرون من عمان إلى مدغشقر من قبيلة الأزد العمانية[١] وكانت البلدان الساحلية قد حصلت على فوائد مالية عن طريق هؤلاء الملاحين، وبسبب ذلك كان ملوك تلك البلدان يقدرونهم تقديرًا عظيمًا، وكان محمد بن بابشاد الملاح واسمه الكامل: أبو عبد الله محمد بن بابشاد بن حرام بن حمويه السيرافى وكان يعيش فى نهاية القرن الثالث الهجرى[٢] قد كرمه أحد ملوك الهندوس وقدره حق قدره ورسم له صورة وهو يتوسط الملاحين والبحارة[٣]، وكذلك فى كلكتا كانوا يقدرون الملاحين العرب الذين يذهبون بسفنهم عندهم[٤].

وكان العرب يقطنون جزيرة قيس (كيش) القريبة من البحرين، وكان الملاحون يترددون عليها بسفنهم ومراكبهم بكثرة بسبب احترام ملوكها الهندوس لهم[٥].

وكان أشهر الملاحين فى القرن الرابع الهجرى هم:

١ ـ أحمد بن ترديه.

٢ ـ خواشير بن يوسف بن صلاح الأركى (سنة ٣٠٠هـ) وأبحر بسفينته إلى (ديوجره) بالهند.

---

(١) المسعودى: مروج الذهب، الجزء الأول ص٢٣٢.
(٢) عجائب الهند ص٥.
(٣) عجائب الهند، ص٩٥،
(٤) تاريخ فرشته نقلا عن تاريخ مليبار.
(٥) ياقوت الحموي: معجم البلدان كلمة «قيس».

وهؤلاء الأشخاص جديرون بالذكر من بين ملاحى القرن الخامس الهجرى:

١ ـ محمد بن شاذان.

٢ ـ سهل بن آلان.

٣ ـ ليث بن كهلان، علاوة على أسماء مجموعة من المشاهير وهم:

٤ ـ عبد العزيز بن أحمد المغربى.

٥ ـ موسى قندرانى.

٦ ـ ميمون بن خليل.

٧ ـ أحمد بن محمد بن عبد الرحمن بن أبو الفضل أبو المغيرى فى القرن السادس. حفيد ليث بن كهلان وكان موجودًا فى سنة ٥٨٠هـ[١].

والثامن هو محمد بن عمر بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين بن أبى معلق السعدى بن أبى البركات النجدى، وإبراهيم الملاح، وكان يمتلك ست سفن كانت قد أبحرت من (جندهار) على ساحل الهند إلى الصين[٢]، وكان فى ذلك العصر ملاح قدير اسمه المعلم حسن، وكان يبحر ما بين نادير فى الكجرات والجزيرة العربية وضريحه خارج نادير، وحفر عليه[٣] سنة ٧٢١هـ اسم المعلم بنتاس وهو الآن معروف ومن الملاحين فى القرن التاسع كل من:

١ ـ محمد بن عمر بن ماجد بن محمد بن عمر السعدى النجدى.

٢ ـ ماجد بن شهاب الدين أحمد السعدى النجدى (سنة ٨٨٠هـ).

---

(١) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ٢ / ١٣٠.

(٢) الفوائد ص٧ و٨.

(٣) مولوى رفيع الدين المراد آبادى، المتوفى سنة ١٢١٨هـ: رحلة إلى الحرمين نسخة مخطوطة.

٣ ـ سليمان المهرى[١].

ومن بين الملاحين العرب فى القرن العاشر اسمان فقط معروفان لدينا[٢] حتى الآن.

١ ـ المعلم حبوت المهرى.

٢ ـ محمد عنسى الملاح.

وكان كلاهما يتردد ذهابا وإيابا ما بين الكجرات والجزيرة العربية فى نهاية عهد سلاطين الكجرات، وبعد ذلك يبدأ عهد الأتراك، وقد مرت علينا فيه أسماء مشاهير الملاحين.

ومنهم خير الدين باربروسه، وبيالى باشا، وطرغود الرئيس، وصالح الرئيس، وأمير البحر سيدى على، وبيرى الرئيس.

ذكر الطرق والموانئ فى بحر الهند وبحر العرب ذهابا وإيابا

كانت السفن تتردد ذهابا وإيابا على موانئ وجزر سواحل العراق والجزيرة العربية، وقد أحصى سليمان المهرى فى القرن التاسع الهجرى أسماءها والطرق المؤدية إليها فى كتابه "قلادة الشموس واستخراج قواعد الأسوس" وهكذا يخبرنا بأسماء السواحل والجزر فى الباب الرابع من كتابه حسب ما يلى: زيلع (أفريقيا)، صومال (أفريقيا)، جزر القمر، زربن، سومطرة، فال، ديب، ائدمان، تاج بارى سيلان، جاوة، وسواحل سيام.

---

(١) حصلنا على أسماء هؤلاء الملاحين من كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد وغيره من الرسائل المطبوعة فى باريس سنة ١٩٢١ ـ ١٩٢٣م.

(٢) هذان الاسمان مذكوران فى التاريخ العربى للكجرات «ظفر الواله بمظفر واله الآصفى، الاسم الأول ص٧٥٢ والثانى ص٢١٨.

ويخبرنا فى الباب السادس بطرق الذهاب والإياب والموانئ التى بينها حسب ما يلى:

باب المندب	سيبان	ديبل	(تهته)	
سيبان	جدة	ديو	مسقط	
سيبان	سواكس	كهمبايت	عدن	
ديو	ديب	ديبل	تهته)	عدن
سنديور (جندابور)	عدن	ظفار(اليمن)	الكجرات	
هنور	عدن	قلهات	الكجرات	
كلكتا	جروبتن	عدن	مليبار	
ديو	ملاجا	عدن	هرمز (الخليج الفارسى)	
ديو	بنغال شاتى جام (جاتجام)	ديو	مشقاص	
سواكن (أفريقيا)	عدن	ديو	شحر	وعدن
زيلع (الحبشة)	الكجرات	مهايم (بومباى)	الجزيرة العربية	
براه	الكجرات	ملاجا	عدن	
عدن	الكجرات	جاتجام	الجزيرة العربية	
فشن	الكجرات			

نهاية ازدهار البحرية العربية

كانت نهاية ازدهار البحرية العربية فى القرن العاشر الهجرى، وأخذ الأتراك العثمانيون يسيطرون على بحر الروم وتنتشر سفن سلاطين مماليك مصر فى البحر الأحمر، وتوجه الأتراك العثمانيون كذلك إلى البحر الأحمر والخليج الفارسى بعد الاستيلاء على مصر والعراق، وكان الملاح فولاد بن محمد التركمانى من مشاهير الملاحين فى مصر المملوكية فى القرن التاسع الهجرى،

وكان قد سافر إلى بحر الهند ذات مرة مع اثنين وعشرين ملاحًا، ولكنهم كانوا جميعًا مبهوتين أمام المعلومات الفنية للملاحين العرب[1].

وفى هذه الحقبة أخذ الأتراك يسيطرون على بحر الروم، وبدأ تجار أوربا يبحثون عن طريق بحرى آخر للوصول إلى المشرق، ويلتمسون فيه الابتعاد عن قبضة السفن التركية فى بحر الروم، ومن بين هذه المجهودات محاولة كولومبس لاكتشاف أمريكا ووصول فاسكو داجاما لطريق الهند من خلف أفريقيا، ثم جاء البرتغاليون من بعده وشرعت سفن هولندا وفرنسا وإنجلترا فى السيطرة على السواحل البحرية للشرق، وكانت التجارة البحرية لجزر الهند، والصين، والهند وأفريقيا والحبشة، والجزيرة العربية، ومصر والخليج الفارسى يتحكم فيها الملاحون العرب وقاصرة عليهم، وفجأة بدأ يتشتت شمل النظام البحرى للعرب الذى استمر لألف عام بسبب مجىء هؤلاء الملاحين المجدد خاصة البرتغاليين الذين مارسوا القرصنة والظلم وسفك الدماء، وبدأوا فى تحطيم السفن والسواحل العربية، وفى غضون عدة سنوات تخلى العرب عن كل جزيرة وساحل، وهنا أرسل كل من سلطان مماليك مصر والسلطان التركى سليمان والسلطان سليم سفنهم الحربية من السويس والخليج الفارسى لمحاربة البرتغاليين، وتحالفوا مع ملوك الكجرات وبيجابور وراجا زيمور ملك المليبار لمواجهة الأسطول البرتغالى، ولكن أسطول الشرق المتحد انهزم هزيمة نكراء أمام الأسطول الغربى، وفى سنة ٩٤٥هـ/ ١٥٣٨م قام الملك أشرف قانصوه سلطان مصر بمواجهة بحرية مع البرتغاليين، ثم قام السلطان سليمان سلطان تركيا سنة ٩٤٥هـ/ ١٥٣٨م بإعادة الكرة مرة أخرى وحارب الأسطول البرتغالى على سواحل الكجرات، ولكنهما فشلا فى هزيمته، وقد غرق أسطول الملاحة البحرية العربية فى خضم هذه الأحداث، ورغم أن الملاحين العرب ظلوا يترددون على مدراس البنغل ببعض السفن التجارية الشراعية بعد ذلك لفترة من الزمن، ولكنها كانت أحداث استثنائية، وكان المستوطنون العرب (الموبلا) فى مليبار الذين كانت ثروتهم

(١) ابن ماجد: الفوائد ص٤٢.

تنحصر فى التجارة مع جزر الهند ومدراس والعراق والجزيرة العربية ومصر قد أفل نجم مجدهم البحرى[1].

المؤلفات البحرية العربية

ظل علم السفن وطول السواحل وعرض البلدان والخبرة بالجزر والممالك، واكتشاف الرياح، ومعرفة النجوم محفوظا أكثره فى صدور الملاحين العرب، وكان هذا العلم يتوارث غالبا وينتقل من الأب لابنه، علاوة على هذا كان لدى كل بحار خريطة بالجزر والبحار ومدنها الساحلية، وكانوا يطلقون عليها اسم "كمباس"[2] فى بحر الروم، و"همانمة" فى الخليج الفارسى وبحر الهند، وكانوا يسمونها فى اللغة العربية "رهمانى"[3] ، وكان تدوين هذا النوع من الرهنامات وتأليفها بداية المؤلفات فى هذا الفن، وقد استكتب ابن ماجد الليث بن كهلان "رهنامة" سنة ٥٨٠هـ، وهناك أرجوزة منسوبة للإمام على كرم الله وجهه، نظم فيها المنازل الفلكية وأشكال النجوم (ص ١٦٢باريس).

وكان هناك مؤلفان آخران لهذا النوع من الرهنامات هما: محمد بن شادن وسهل بن إبان، وقد بدأت تلك الرهنامات متبركة بهذه الآية القرآنية ﴿إِنَّا فَتَحْنَا لَكَ فَتْحاً مُبِيناً﴾ لكنها لم تحتو على أشعار ولم تحدد كل مكان عن طريق النجوم فهذا النوع نجده فقط فى كتاب ابن ماجد، ولكن لم تكن له بداية ونهاية، ولم تكن معلوماته صحيحة [4]، وقد ذكر ابن ماجد فى كتابه الفوائد اسم مؤلفات محمد بن شادان فى موضعين[5]، يتضح منهما أن كتبه فى هذا الباب لا تحمل أية أهمية خاصة، وقد ذكر ابن ماجد كذلك كتب الليث بن كهلان ومحمد بن شادان وسهل بن إبان فى منظومته "بهذه الأبيات[6]":

---

(١) توجد تفاصيل تلك المعارك البحرية فى كتب: تحفة المجاهدين (فى تاريخ مليبار)، ورياض السلاطين (فى تاريخ البنغال)، وظفر الواله (فى تاريخ الكجرات)، وغيرها.

(٢) ابن خلدون مقدمة ابن خلدون ص٤٥ طبعة مصر، والفوائد ص٢٨.

(٣) ابن ماجد: الفوائد ص٣.

(٤) المصدر السابق نفس الصفحة.

(٥) ابن ماجد: الفوائد ص١٤ و ٣١.

(٦) ابن ماجد: الفوائد ص٨٩.

نظم تأليف ابن كهلان وسهل والليث بن إبان

ذوى النهى ومصلحين[1] الشان زخرف ربى لهم الجنان.

وكان قد نظم بعض المعلومات عن المصادر العربية فى هذا النوع من الأشعار وظلت هذه الثروة تنتقل من واحد إلى آخر[2].

ويحتوى كتاب "عجائب الهند" للملاح بزرك بن شهريار الذى ألف فى بداية القرن الرابع على حكايات الملاحين ومشاهداتهم فقط، ولا غرو فإن المعلومات التى دونها المسعودى فى مقدمة كتابه "مروج الذهب" على أعلى درجة من التحقيق والدقة، وهناك ملاح آخر هو أحمد بن تيرويه قد ألف بعض الكتب فى هذا الفن غالبا فى القرن الرابع، وكان لخواشير بن يوسف بن صلاح الأركى كتاب أيضًا، وكان قد جاء إلى الهند فى القرن الرابع[3]. وقد ألف محمد بن عمر وابنه ماجد بن محمد بن عمر رسالة ومنظومة عن بحر القلزم (الأحمر) وبحر العرب فى القرنين الثامن والتاسع، وكان ماجد بن محمد أعظم ملاح فى بحر القلزم وأطلقوا عليه اسم "ربان البرين"، وكانت له رسالة منظومة تسمى "حجازية" تحتوى على ألف بيت شعر[4].

وقد ألف كل من أحمد بن ماجد فى القرن التاسع، وسليمان المهرى فى منتصف القرن العاشر كتبًا ورسائل كثيرة، ومؤلفات كلها موجودة فى المكتبة الوطنية بباريس وفى سنة ١٩٢٨م نشر صورة منها فى ملحق باللغة الفرنسية[5].

وأول مدون لها فى الحقيقة هو أسد البحر شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين بن أبى مغلق

(١) هكذا.

(٢) ابن ماجد: الفوائد ص٤.

(٣) الفوائد ص٧٥.

(٤) الفوائد ص٧٥.

(٥) الفوائد: الخاتمة.

السعدى بن أبى البركات الندوى، وكان قد ورث مهنة الملاحة، وقد ألف كتابه "الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد سنة ٨٩٥هـ" بعد تجربة امتدت خمسين عاما[١]، وقد وصل عدد مؤلفاته ورسائله المنظومة والمنثورة فى هذا الفن خمسة وعشرون مؤلفا[٢] وتفاصيلها حسب ما يلى:

١ ـ الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد:

يحتوى هذا الكتاب على اثنتى عشرة فائدة، الفائدة الأولى: يقسم الأبراج ومنازل القمر، والثانية: فى صفة السفن والمعلومات المهمة عنها، والثالثة: فى الأشكال الشهيرة للنجوم، والرابعة: منازل القمر وخاناته، والخامسة: فى أهمية العلوم الرياضية والفلكية، والسادسة فى تحديد القبلة، والسابعة: فى تقسيم وردة الرياح، والثامنة: فى سواحل البحار وترتيب السفينة، والتاسعة: فى معرفة البلدان بالنجوم وفى بيان ثلاثة أنواع من الملاحين، والعاشرة: فى بيان الجزر الشهيرة، أى الجزيرة العربية، وجزيرة القمر، والاسم الثانى لها مدغشقر، وسومطرة، وجاوة، وغور، وسيلان، وزنجبار، البحرين، والجزيرة، وابن جادان، وسومطرة والحادية عشرة: فى فصول السنة، والثانية عشرة: فى جزر البحر الأحمر وفروعه، ويرجع المؤلف إلى البوصلة البحرية من موضع لآخر فى هذا الكتاب.

٢ ـ حاوية الاختصار فى أصول علم البحار

هذا الكتاب فى رجز ويضم أحد عشر فصلا، الفصل الأول: فى ذكر تلك الإشارات الضرورية للملاحين، والثانى فى بيان المنازل والخانات، والثالث: فى تقويم الشعوب المختلفة، والرابع فى ذكر بعض النجوم، والخامس: فى تحديد

(١) الفوائد: ص٤٨.

(٢) الفوائد: ص٧٨.

الدائرة الأفقية مقسمة إلى ٣٢ جزءا، كل جزء يسمى خن (خانة)، انظر: سليمان المهرى العمدة المهرية ١٢.

مكان جزر القمر (مدغشقر)، والصومال وخليج البربر وأفريقيا، وسيام، والحجاز والجزيرة العربية، والسادس: فى تحديد موضع الصين، وجزيرة مهراج، وسيام والبنغال، والهند وفارس، والسابع: فى تحديد موضع مكران والصومال، وسواحل الحبشة، واليمن ومدغشقر، وسومطرة، والثامن: حساب المسافة البرية من الجزيرة العربية حتى الهند، والتاسع: فى سواحل بحر الهند. والعاشر: فى بيان فيضان البحر المحيط الذى يتوسط الهند والصين وأفريقيا، الحادى عشر: فى حساب مجىء الفيضان وإحصاء الأوقات فى الليل والنهار، وفى التقويم.

٣ - أرجوزة المعرية

وهى فى قياس المسافة من خليج البربر إلى باب الهند (المندب)، وبلاد العرب وزيلع (الواقعة فى أفريقيا).

٤ - قبلة الإسلام فى جميع الدنيا

فى طريقة تحديد القبلة من البحر ومن جميع أنحاء الدنيا، ويزعم المؤلف أوليته فى اختراع هذا العلم.

٥ - أرجوزة بحر العرب

من الخليج الفارسى إلى الجزيرة العربية.

٦ - أرجوزة فى قسمة الجمة على أنجم بنات النعش:

فى نجوم بنات النعش.

٧ - كنز المعالمة

فى الأمور المجهولة فى البحر، وفى أسماء النجوم والأبراج فى بر الهند وبحر العرب.

٨ - الأرجوزة.

٩ - الأرجوزة الميمية.

١٠ ـ أرجوزة المخمسة.

١١ ـ أرجوزة: فى إحصاء الشهور الرومية.

١٢ ـ أرجوزة ضريبة الضرائب.

١٣ ـ القصيدة المكية

وهى من مكة إلى جدة، وقرتك، وكلكتا، وديبل (السند) وكوكن، والكجرات، وهرمز.

١٤ ـ نادرة الأبدال.

١٥ ـ الذهبية:

فى بيان بعض الآلات.

عشر رسائل متفرقة فى مباحث بحرية وفلكية متنوعة.

وكان سليمان المهرى فى بداية القرن العاشر، وألف أولى رسائله "مقدمة فى علم التواريخ" سنة ٩٠٠هـ، وكتب كتابه "العمدة المهرى" سنة ٩١٧هـ، وفهرس مؤلفاته هو:

١ ـ قلادة الشموس فى علم التواريخ:

وهو شرح لتقاويم الشعوب المختلفة.

٢ ـ تحفة الفحول فى تمهيد الأصول:

فى شرح بعض مصطلحات ثم تحديد كل جزيرة وميناء فى الخليج الفارسى وبحر العرب وبحر الهند، من خلال استواء النجوم واتجاهاتها، ويرد فى هذا الكتاب بكثرة أسماء مدراس، والكجرات والسند والموانئ التابعة لها، والبنغال وميناءها، وجاتكام (شاتى جام)، ويذكر ابن ماجد (بنج) بدلا من بنك و(بنجاله) بدلا من بنكاله بالجاف الفارسية.

٣ - العمدة المهرية فى ضبط العلوم البحرية

وهو أفضل مؤلفات، وينقسم الكتاب إلى سبعة أبواب، الباب الأول: فى مصطلحات الملاحين والمعلومات الفلكية، والثانى: فى أسماء النجوم والقطب الشمالى والجاه والفرقد وتقدير المسافة بينها بحركة الأصابع بعد رؤيتها بالعين المجردة، والثالث: فى حساب تقويم ما جين، والصين، وسيام، والصومال، وزيلع وبحر العرب والعجم وجزائر العجم، والرابع: فى التعريف بالجزر ناك بارى، وجزيرة أندمان وجزيرة سيلان، وجزيرة ديب، وجزيرة فال، وجزيرة سومطرة، وجزيرة زرين، وجزيرة القمر (مدغشقر) والخامس: فى طرق جزر الهند وفارس والجزيرة العربية. والسادس: فى معرفة الفصول، والسابع: فى جزر بحر فارس وبحر العرب والسفر من موانئ حتى موانئ أخرى حسب ما يلى:

من باب المندب إلى جبل زقر سيبان، ومن سيبان إلى جدة، ومن سيبان إلى سواكن، ومن سواكن إلى عدن، ومن زيلع (أريتريا) إلى الكجرات، ومن عدن إلى الكجرات، ومن بريرة إلى الكجرات ومن كشن إلى الكجرات ومن خلفات إلى الكجرات، ومن ظفار (اليمن) إلى الكجرات، ومن كلهات إلى الكجرات ومن عدن إلى منيبار (مليبار)، ومن عدن إلى هرمز، ومن ديوا إلى مشقاص، ومن ديو حتى شحر وعدن، ومن مهايم (بومباى) وجيول حتى ساحل الجزيرة العربية، ومن ديو حتى ديب، ومن ديبل (تهته الواقعة فى السند) حتى عدن، ومن جندا بور ديب، ومن ديو حتى مسقط، ومن كهمبايت (كاتهيا وار) حتى عدن، ومن جندابور (جوا) حتى عدن، ومن هنور (سوربومباى) حتى عدن، ومن كلكتا حتى كروفن، ومن ديو حتى ملاكا، ومن ديو حتى بنكالة أى جانكام، ومن ملاكا حتى عدن، ومن جاتكام حتى ساحل الجزيرة العربية، وفى الخاتمة بعض النصائح.

المنهاج الفاخر فى علم البحر الزاخر

ويحتوى هذا الكتاب على مقدمة وستة أبواب وخاتمة، وتناول المؤلف فى المقدمة بحث الأمور الخاصة بالفلك والنجوم، والباب الأول: فى معرفة اتجاه

البحار المشهورة والذين يستوطنون فى الجزر، والباب الثانى: فى القياسات، والباب الثالث: فى معرفة الجزر، والباب الرابع: فى بحث المسافة على قياس نجوم الجاه والفرقدين. والباب السادس[1]: علامات اليابسة والجفاف، والباب السابع: مشاركة الشمس والقمر فى الأبراج والمنازل، والخاتمة: فى السفر إلى بعض الموانئ.

ولسليما كتابان هما: "العمدة المصرية فى ضبط العلوم البحرية" و"المنهاج الفاخر فى علم البحر الزاخر" ويوجد منهما نسخة خطية بحالة جيدة مكتوبة سنة ١٠٠٧هـ فى مكتبة الكلية الإسلامية فى بشاور، وكرت هذه النسخة تحت رقم: ١٩٣٥ص ٢٧١ فى الفهرس المطبوع للمكتبة، وهناك كتاب باسم "تحفة الفحول" فى كتاب كشف الظنون[2] لجلبى.

وقد استفاد الملاحون الأتراك والهنود علاوة على العرب من مؤلفات ابن ماجد وسليمان، وكان التركى أمير البحر سيدى على الذى حضر فى عهد همايون وبهادر شاه الكجرات بأسطول تركى إلى بحر الهند وسواحل الكجرات لمحاربة السفن البرتغالية.

قد ألَّف كتابًا محققًا فى فن الملاحة التركية باسم " محيط "، استفاد فيه فوائد جمة من مؤلفات ابن ماجد وسليمان المهرى ووصفهما وعرف بهما تعريفا كاملا فى مقدمة كتابه.

ويوجد فى مكتبة المسجد الجامع فى بومباى كتابين باللغة السندية فى علم الملاحة، الكتاب الأول فى شرح أحد الكتب العربية، وهناك صفحات ناقصة فى أول الكتاب، وتوجد عناوين وفقرات عربية من موضع لآخر، مثلا: "معرفة أبعاد الكواكب المشهورة عند الجمهور، بعد الجاه عن نقطة الكرة سبع وثمانون درجة"،

(١) لم يذكر المؤلف وصف الباب الخامس (المترجم).

(٢) يوجد تعريف مختصر لكل من الكاتبين وتعليق كامل على كتابيهما فى مقالات شهاب الدين بن ماجد وسليمان المهرى فى دائرة المعارف الإسلامية.

وفى مواضع أخرى باللغة الفارسية، ويبدأ كل عنوان بكلمة "معرفة " مكتوبة باللون الأحمر، وقد ورد فى أحد المواضع اسم المعلم سليمان "صحيح قول معلم سليمان، وقد دون فى هذا الكتاب المسافات بين البلدان وأسماء الجزر، ويتضح من بعض القرائن أن هذا الكتاب تم تأليفه سنة ١٠٨٤هـ".

والكتاب الثانى تختلط فيه اللغتان السندية والفارسية وهو كامل ومفصل، وهذه النسخة مكتوبة بقلم المعلم عنايت بن المعلم شيخ داكوا، أحد الملاحين المسلمين فى القرن الثانى عشر الهجرى، وكتب فى آخر النسخة: "كاتبه ومالكه الفقير الحقير المقصر المعلم عنايت بن المعلم شيخ داكوا فى جزيرة بومباى، شهر رجب" ولم يكتب السنة، لكن يتضح أنها سنة ١١٩٦هـ، من الشهادة الداخلية، يوجد به تقويم كذلك مكتوب بين الصفحات.

ومن بين هذا النوع من الكتب أذكر كتابًا باللغة الكجراتية أو الكوكنية ألفه يوسف كهتكى (بومباى) فى سنة ١٩٣٠م، وكان ضمن ممتلكاته للأسف لم أجده بعد وفاته.

وكل هذه المؤلفات تتعلق بالسواحل والجزر من الخليج الفارسى حتى الهند والصين، ويعد كتاب "البحرية" أشهر كتاب عن الملاحة فى بحر الروم وكتب باللغة التركية، وألفه التركى الشهير أمير البحر بيرى بن حاجى محمد مقتول سنة 962هـ، وذكر فيه أحوال الملاحة فى بحر الروم (البحر المتوسط) وجزره وطرقه والموانئ المطلة عليه مع خرائط لها، وقد ألف هذا الكتاب فى سنة ١٠٣٠هـ، وقدمه خدمة إلى السلطان سليمان الأول، وذكر فى بدايته أصول وقوانين الملاحين فى بحر الهند وخريطة العالم (١).

(١) جلبى: كشف الظنون: اسم «بحرية».

الخاتمة

(عثرت فى فترة لاحقة على أسماء بعض الموانئ أضيفها فى الخاتمة لكى تكتمل الفائدة).

غلافقة:

كانت غلافقة الميناء القديم لليمن، وكانت السفن تبحر منها إلى الحبشة، وقد تطور هذه الميناء عند تأسيس زبير سنة ٢٠٤هـ فى عهد الخليفة المأمون، وكانت غلافقة تقع على بعد خمسة عشر ميلا من زبيد[١] ، فى سنة ٣٣٢هـ أى سنة تأليف مروج الذهب، كان إبراهيم بن زياد حاكما عليها، وكانت لديه العديد من السفن وصارت هذه الميناء فى عهده مركزًا كبيرًا للتجارة بين اليمن والحجاز، وكانت سفن ملك زبيد تبحر إلى ناصع ودهلك وزيلع وسواحل الحبشة وكان التجار يسافرون معها بأمتعتهم وبضاعتهم.

وكانت لميناء غلافقة خصوصية مع الحبشة لأن عرض البحر الأحمر من هذا الجانب هو الأقل عرضًا، ولهذا فإن المسافة البحرية بين اليمن والحبشة من هنا هى الأقصر مسافة؛ حيث كانت السفن تصل من هنا إلى الحبشة فى ثلاثة أيام،

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان، غلافقة وزبيد وكتاب البلدان لليعقوبى ص٣١٩، والهمدانى: جزيرة العرب ص٥٢ و١١٩.

ومع أن النجاشى كان يحكم فى ناصع ودهلك وزيلع وسواحل، غير أن المسلمين كانوا يستوطنون فيها بكثرة[١].

وكانت غلافقة عامرة فى عهد بشارة المقدسى أيضا (٣٧٥هـ) [٢].

عيذاب

ميناء عيذاب ميناء قديمة[٣] على الساحل الأفريقى للبحر الأحمر ويقع، بين حدود مصر والحبشة، وكانت مدينة ذات طابع مميز وكانت السفن القادمة من عدن إلى صعيد مصر ترسو فيها[٤].

طبرقة

كانت هذه المدينة عامرة بالقرب من باجة على ساحل البحر ناحية البربر من جهة الغرب، وكانت مدينة كبيرة ذات رونق وبهاء يتردد عليها التجار، ويمر بها نهر كبير وتأتى إليها السفن الكبيرة وبعد أن تخرج منها تدخل إلى بحر طرقة (معجم ياقوت).

اشبيلية

أشبيلية مدينة شهيرة فى الأندلس وتقع بالقرب من البحر، ويوجد بها نهر مثل دجلة والنيل يربط المدينة بالبحر، واسم هذا النهر الوادى الكبير ونهر أشبيلية، وقد تم تشييد مدينة بحرية كبرى فى مكان أشبيلية، وكانت هذه الميناء موجودة قبل مجىء المسلمين إليها، وظلت مكانته قائمة كذلك بعد مجىء المسلمين[٥].

---

(١) المسعودى: مروج الذهب، الجزء الثالث ص٣٤ طبعة باريس.

(٢) بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم ص٨٦.

(٣) اليعقوبى: البلدان ص٣١٩.

(٤) ياقوت الحموى: معجم البلدان، عيذاب.

(٥) ابن القوطية: فتح الأندلس ص٥ طبعة مدريد سنة ١٨٦٨م.

وكان أحد أكبر أسباب نهضتها ورقيها البحرى هو قيام بعض الشعوب الأوربية غير المعروفة بالهجوم البحرى على الأندلس عن طريق أشبيلية عام٢٣٠هـ، وألحقوا خسائر فادحة بالمسلمين فأمر ملكها آنذاك عبد الرحمن بن الحكم بتحصين أشبيلية وتعزيز استحكاماتها، وأقام بها مصنعا لصناعة السفن وعين حامية عسكرية بحرية بها، وأعمد السفن الحربية العربية فى هزيمة تلك الشعوب عندما حملت على أشبيلية مرة أخرى سنة ١٤٠هـ وشتتوا شملهم(١).

بجاية

كانت مدينة بجاية تحتل موقعا متميزا فريدا فى شمال أفريقيا، حيث كان البحر يحيط بها من ثلاثة جهات، وقد جعلها ملوك صنهاجة عاصمة ملكهم، وأقاموا فيها مصنعين لصناعة السفن، وكانت الحملات البحرية للمسلمين على المدن الرومية تنطلق من هذه الميناء، وكانت هذه الميناء أهم الموانئ فكانت، السفن الرومية ترسو فيها وتبحر منها إلى الشام وأقصى مملكة الروم، وتأتى إليه سفن المسلمين من مصر واليمن والهند والصين(٢).

دانية

كانت دانية ميناء شهير ومدينة ساحلية فى الأندلس شيدت على نظم هندسية فائقة الدقة، وقد أثنى الإدريسى الموجود سنة ٥٤٨هـ على هذه الميناء ثناء حسنًا، وذكر أن السفن تبحر منها إلى الشرق الأقصى وتأتى السفن من هناك أيضا، وهنا مصنع للسفن كذلك، وتخرج السفن الحربية للحرب من هنا(٣).

---

(١) المصدر السابق ص٦٧.

(٢) الاستبصار فى عجائب الأمصار ص٢٠ و٢١ طبعة ديانا ١٨٥٢م.

(٣) الإدريسى: كتاب الجغرافيا (صفة إفريقيا والأندلس) ص١٩٢م، طبعة بريل سنة ١٨٦٦م.

وهران

وهران فى بلاد البربر وهى ميناء وحصن مقابل لميناء مرية بالأندلس، وكانت السفن الصغيرة والكبيرة والمراكب تأتى إليه وترسو فيها وكانت سفن الأندلس تتردد عليها دائما فى الذهاب والإياب [(١)].

وهناك أسماء موانئ صغيرة لا تحصى فى أفريقيا والأندلس مذكورة فى جزء أفريقيا فى المسالك والممالك لأبى عبيد البكرى المتوفى سنة ٤٨٧هـ، والمطبوع باسم كتاب (المغرب فى ذكر بلاد أفريقيا والمغرب).

(١) المصدر السابق: ص٨٤.

المؤلف فى سطور

سيد سليمان الندوى (١٨٨٤ - ١٩٥٣م)

- ولد أنيس الحسن، الشهير بسليمان الندوى، فى إحدى قرى إقليم بهار بالهند فى ٢٢نوفمبر١٨٨٤م، من أسرة عريقة عرف عنها العلم والأدب، وقد تلقى تعليمه الأولى على والده، وكانت أسرته تمتهن مهنة الطب.

- وتعلم سيد سليمان الندوى اللغة العربية والفارسية وهو صغير، وفى عام ١٩٠١م، التحق بندوة العلماء، وعندما أتم تعليمه بها على يد كبار علماء الندوة مثل مولانا شبلى النعمانى الذى احتضنه لنبوغه وموهبته الأدبية والعلمية.

- ونشر أولى مقالاته فى مجلة الندوة بتشجيع من أستاذه شبلى النعمانى عن علم الحديث، استعرض فيها أسماء الكتب التى تأثر بها، خاصة كتب الصحاح الستة وكتب الرجال والجرح والتعديل وما كتب عن علم الحديث فى العربية والأوردية والفارسية.

- وقد ترك لنا سليمان الندوى مؤلفات متنوعة تدل على علمها وتبحره فى الثقافة العربية والإسلامية، وتميزت كتاباته بالرصانة والدقة والتحقيق مثل:

- معجم اللغات الجديدة (١٩١٠م)، وأرضى القرآن (١٩١٧م)، وسيرة النبى (ثلاثة مجلدات) (١٩٣٩م) وسيرة عائشة (١٩٢٤م)، خطبات مدراس (١٩٢٥م)، العلاقات العربية الهندية (١٩٢٩م)، الملاحة عند العرب (١٩٣١م) وترجم هذا الكتاب ضمن الكتب المترجمة فى المركز القومى للترجمة، والخيام (١٩٣٠م)، ونقوش سليمانى (١٩٣٩م)، ورحمة عالم (١٩٤٠م)، وحياة شبلى (١٩٤٠).

المترجم في سطور

جلال السعيد الحفناوى

أستاذ اللغة الأوردية والدراسات والحضارة الهندية. قسم اللغات الشرقية. كلية الآداب. جامعة القاهرة. مصر.

المؤلفات

- فن السيرة فى الأدب الأوردى. دار النشر للجامعات. القاهرة ١٩٩٨.
- نقد الشعر الأوردى عند ألطاف حسين حالى. دار النشر للجامعات. القاهرة ١٩٩٩.
- المسلمون فى الهند: قراءة من الداخل. مكتبة الملك عبد العزيز. الرياض. ٢٠٠٥م.

الترجمات عن الأردية

- سيرة الفاروق. تأليف شبلى النعمانى. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٠م.
- الشعر الشاعرية: تأليف ألطاف حسين حالى. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٠م.
- الفردوس الأعلى: تأليف عبد الحليم شرر. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠١٠م.

- رحلة هندى فى بلاد الشرق العربى: تأليف شبلى النعمانى. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٢م.

- قصص قصيرة من الهند: تأليف قرة العين حيدر وآخرين. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٠م.

- ديوان صلصلة الجرس: تأليف محمد إقبال. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٢م.

- ديوان جناح جبريل: تأليف محمد إقبال. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٢م.

- ديوان ضرب كليم: تأليف محمد إقبال. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٣م.

- مرآة العروس: تأليف نذير أحمد. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٣م.

- النثر الأوردى: تأليف سيد محمد. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٤م.

- جليل قولو زاده، كاتب أذربيجان الوطنى: تأليف عيسى حبيب بايلى. دار الثقافة العربية. القاهرة ٢٠٠٨م.

- علم الكلام الجديد: تأليف شبلى النعمانى. المركز القومى للترجمة. القاهرة (تحت الطبع).

ترجمات عن الإنجليزية

- تراث الهند. تأليف جاريت. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ٢٠٠٤م.

الأوسمة: وسام الصداقة بين الشعوب من جمهورية أذربيجان ٢٠٠٨م.

- الأوراق البحثية: نشرت له العديد من البحوث باللغتين الأوردية والعربية فى كل من الهند وباكستان وإيران وأوزبكستان وقازاخستان والأردن والسودان والسعودية.

التصحيح اللغوى: وجيه فاروق
الإشراف الفنى: حسن كامل